3024 POLISH & ENGLISH PUBLICATION • FREE MASKING FOIL

24

Tomasz Szlagor

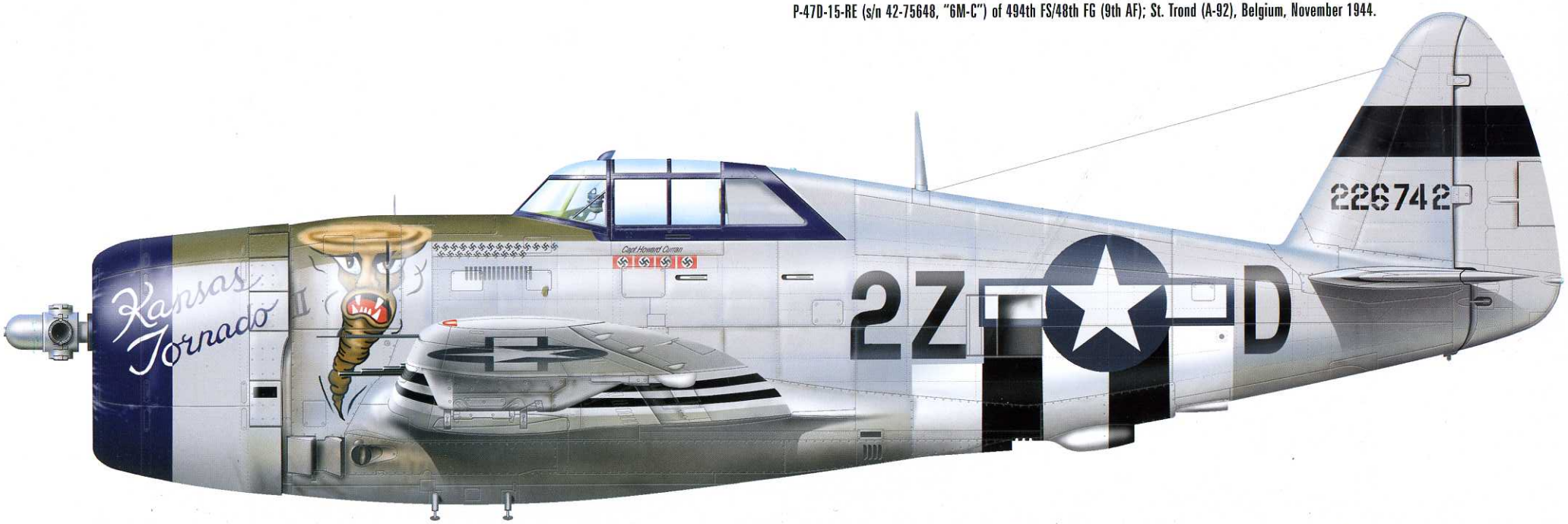
Republic P-47 Thunderbolt

vol. III

KAGERO

P-47D-15-RE (n/ser 42-75648, „6M-C") z 494. FS/48. FG (9. AF); St. Trond (A-92), Belgia, listopad 1944 roku.

P-47D-15-RE (s/n 42-75648, "6M-C") of 494th FS/48th FG (9th AF); St. Trond (A-92), Belgium, November 1944.



P-47D-25-RE „Kansas Tornado II" (n/ser 42-26742, „2Z-D") z 510. FS/405. FG (9. AF), na którym latał Cpt. Howard Curran; Lombron (A-37), Francja, wrzesień 1944 roku.

P-47D-25-RE 'Kansas Tornado II' (s/n 42-26742, "2Z-D") of 510th FS/405th FG (9th AF), flown by Cpt. Howard Curran; Lombron (A-37), France, September 1944.

James Crow coll.

Pokazowa formacja Thunderboltów z 63. FS, 56. FG (8. AF) nad Anglią, późnym latem 1944 roku. Na pierwszym planie w przednim rzędzie P-47D-28-RA (s/n 42-28796, „UN-V") Lt. Ramona Davisa. Nawet w tak doborowej jednostce myśliwskiej jak 56. FG znalazł się jeszcze jeden P-47 starszego typu, tzw. *razorback* (ostatni w tylnym rzędzie).

A formation of Thunderbolts of 63rd FS, 56th FG (8th AF) looking sharp, as one would expect of an elite unit, in flight over England, late summer 1944. In the foreground P-47D-28-RA (s/n 42-28796, „UN-V") flown by Lt. Ramon Davis. Of note is a single older-type *razorback* in the second line (rightmost position).

Był 12 maja 1944 roku. Potężna powietrzna armada 886 bombowców i 735 myśliwców 8. Armii Powietrznej (8. AF) zmierzała w głąb Niemiec, aby uderzyć w jedno z najczulszych miejsc III Rzeszy – rafinerie ropy naftowej. Celem rajdu był Merseburg, Lützkendorf (obecnie Krumpa), Zwickau, Bohlen i Zeitz we wschodnich Niemczech, jak również rafineria w Brux (obecnie Most) w Czechosłowacji. W Merseburgu znajdowały się też zakłady Junkersa. Podczas gdy w północnej Francji lotnictwo taktyczne wspierało swoim potencjałem przygotowania do wielkiej inwazji na kontynent, 8. AF w pewnym sensie prowadziła swoją własną wojnę z Niemcami.

Na Thunderboltach w 8. AF latało coraz mniej jednostek – tu kluczem do sukcesu były dysponujące olbrzymim zasięgiem Mustangi. P-47 używali jeszcze weterani „Wielkiej Ósemki": 56. FG i 78. FG, a także przybyłe dużo później do Europy 353. FG i 356. FG. Inne nowo przybyłe jednostki, 359. FG i 361. FG, po krótkim okresie użytkowania Thunderboltów „przesiadły się" na P-51. Właśnie 12 maja 361. FG leciała po raz pierwszy do boju na swoich smukłych, eleganckich Mustangach.

Col. Hubert „Hub" Zemke, dowódca 56. FG, był nieco zaniepokojony, że z powodu ostatnich spektakularnych sukcesów jednostek Mustangów jego 56. FG była powoli spychana do lamusa historii. Sam uparcie obstawał przy Thunderboltach, chociaż ich ograniczony zasięg nie pozwalał wykonywać lotów długodystansowych tam, gdzie Luftwaffe jeszcze chciała walczyć. Swoim pilotom miał rzec pewnego razu: „Jeśli chcecie wysłać swoją podobiznę narzeczonej,

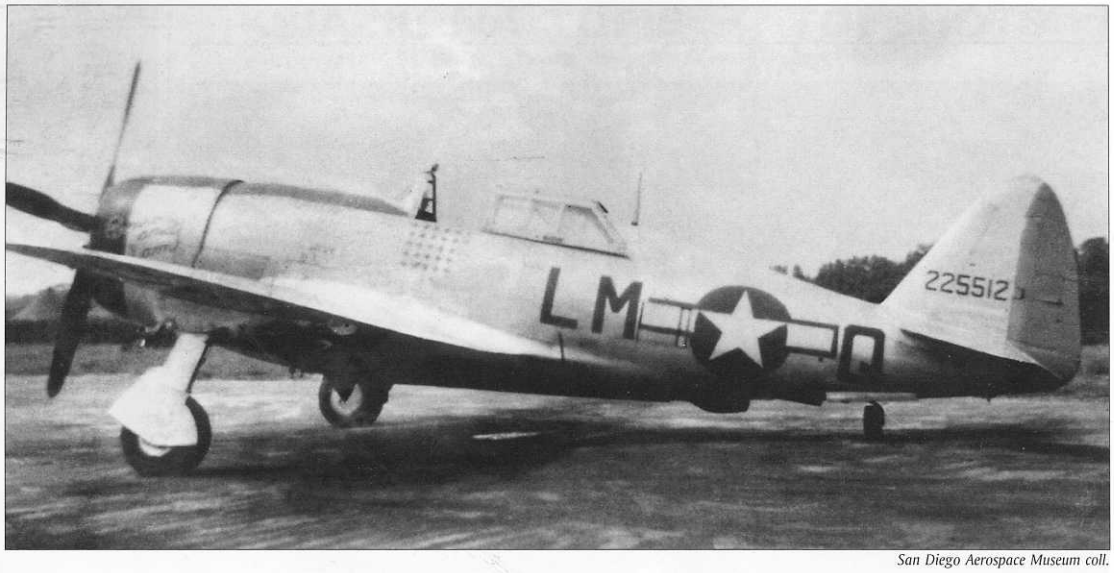
On 12th May 1944, the 8th U.S. Army Air Force despatched a massive aerial armada consisting of 886 heavy bombers and 735 fighters, to strike deep within the Third Reich at its most vulnerable point – its oil refineries. The assigned targets were Merseburg, Lützkendorf (presently Krumpa), Zwickau, Bohlen and Zeitz in the eastern part of Germany, as well as Brux (at present Most) in Czechoslovakia. Among the secondary targets was a Junkers plant in Merseburg. While the Allied tactical air force was busy depleting German logistical and defensive capabilities in northern France prior to the impending invasion of Europe, the Mighty Eighth, as the 8th AF came to be known, was in a sense waging its own war against Nazi Germany.

The sturdy old Thunderbolts were becoming scarce in the Eighth – which by that period of the war had already come to depend heavily on the longer-range Mustangs. P-47s were still flown by the veterans of the 8th AF: the 56th and 78th Fighter Groups, as well as by relative latecomers to the ETO: the 353rd and 356th FGs. Other units of VIII Fighter Command, namely the 359th and 361st FGs, had wasted no time in converting from P-47s to P-51s. In fact, 12th May 1944 was to witness the first combat mission flown by the 361st FG in their sleek, elegant Mustangs.

Meanwhile, Colonel Hubert "Hub" Zemke, the legendary commander of the 56th FG, found himself somewhat troubled by the fact that, because the lion's share of aerial victories against the Luftwaffe was now being scored by Mustang units, his once top-scoring outfit was

P-47D-21-RE „Penrod & Sam" (s/n 42-25512, „LM-Q"), ostatni Thunderbolt Maj. Roberta „Boba" Johnsona z 62. FS, 56. FG. Pod kokpitem widoczne oznakowania dwudziestu siedmiu zestrzeleń. Nazwa samolotu, aluzja do tytułowych bohaterów komiksu opartego na książce Bootha Tarkingtona upamiętniała S/Sgt J.C. Penroda, szefa obsługi naziemnej kolejnych P-47 Johnsona.

P-47D-21-RE "Penrod & Sam" (s/n 42-25512, "LM-Q"), the ultimate Thunderbolt of Maj. Robert "Boba" Johnson, the ranking ace of 62nd FS, 56th FG. The aircraft's name, whilst alluding to the two adventurous characters from a popular cartoon strip based on book by Booth Tarkington, also honoured S/Sgt. J.C. Penrod, the groundcrew chief who cared for Johnson's Thunderbolts.



San Diego Aerospace Museum coll.

zróbcie sobie zdjęcie w Mustangu. Jeśli chcecie przeżyć na polu walki, polecam Thunderbolta". Zemke był doskonałym taktykiem, który sztukę dowodzenia dużą formacją myśliwców doprowadził niemal do perfekcji, chociaż ciągle coś ulepszał. Ktoś miał kiedyś powiedzieć, że w walce piloci 56. FG synchronizują swoje działania jak polujące stado wilków; przydomek „Wolfpack" przylgnął do jednostki już na stałe.

Niemniej jednak, by poprawić ostatnie wyniki dowodzonej przez siebie jednostki, 12 maja Col. Zemke postanowił wypróbować nową taktykę mającą na celu zwiększenie prawdopodobieństwa napotkania nieprzyjaciela w powietrzu. Manewr nazwany „Wachlarzem Zemkego" polegał na wybraniu charakterystycznego punktu krajobrazu, a następnie rozesłaniu sekcji, czyli czwórek myśliwców, na kształt rozłożonego wachlarza tak, by w razie potrzeby mogły wzajemnie się wesprzeć.

Tego dnia Zemke osobiście poprowadził dwadzieścia cztery samoloty zespołu „A" na wymiatanie daleko przed głównym strumieniem bombowców. Miał nadzieję zaskoczyć Niemców w najmniej dogodnym dla nich momencie, czyli w czasie formowania szyków i nabierania wysokości. 60 kilometrów na południe od Koblencji Zemke wybrał charakterystyczny łuk wijącego

no longer pre-eminent. He had remained a wholehearted enthusiast of the Thunderbolt, even though its limited range meant that his unit could not go where the Luftwaffe was still willing to come up in force. He is known to have remarked to his pilots: "If you want to send your girlfriend a nice snapshot of yourself, better use a Mustang. If you want to survive in combat, you better take a Thunderbolt".

Col. Zemke was an ingenious tactician, one who had mastered the art of leading a large formation of fighter aircraft into combat, but he was continually looking for ways to improve his techniques. Somebody said that the 56th's pilots synchronized their efforts in combat 'like a pack of wolves on the hunt'; and the Group's nickname – 'the Wolfpack' – caught on for good.

Eager to add to his unit's scoreboard, Zemke came up with the idea of dispersing the scouting elements of his P-47 formations over a wide area to improve their chances of meeting the enemy. In time, this was to become known as the "Zemke Fan". The new tactic demanded that flights of four Thunderbolts fly off in all directions away from a prominent landmark – just as far as the elements could still stay in touch with one another. Should 'Jerry' show up, they would provide mutual support.

Dzięki zwyczajowi skrupulatnego dokumentowania wszelkich kraks amerykańskich samolotów, na fotografiach utrwalono olbrzymią ilość Thunderboltów, po których zapewne nie zostałby w innym przypadku żaden ślad na kliszy. Ten P-47D-6-RE (s/n 42-74685, „IV-T") z 369. FS, 359. FG (8. AF), należący do Lt. Harry'ego Matthew, rozbił się 6 marca 1944 roku w czasie startu z East Wretham, bazy 359. FG w Anglii.

Whenever possible, crashes and mishaps of USAAF aircraft and their pilots were meticulously documented. Owing to this, a huge number of Thunderbolts, which otherwise would have vanished without a trace, were luckily preserved on photographs. This P-47D-6-RE (s/n 42-74685, "IV-T") of 369th FS, 359th FG (8th AF), flown by Lt. Harry Matthew, on 6th March 1944 crashed on take-off from East Wretham, 359th FG's base in England.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

się w dole Renu i rozesłał swoje myśliwce półkolem w kierunku na Koblencję, Giessen i Frankfurt nad Menem.

Jednym z pierwszych, którzy po rozproszeniu formacji natrafili na przeciwnika, był Lt. Robert „Shorty" Rankin, w kodzie radiowym *Whippet White Flight Leader*, czyli prowadzący pierwszej sekcji czterech samolotów z 61. FS. Poniżej, na wysokości 6000 metrów, dojrzał grupę dwudziestu pięciu Messerschmittów 109, wspinających się żmudnie na pułap bombowców. Na widok Amerykanów ich piloci, zaskoczeni, odrzucili dodatkowe zbiorniki z paliwem i rozproszyli się. Rankin szybko usadowił się za jednym z Messerschmittów, ale ten po pierwszej serii wywrotem przez plecy zanurkował, szukając schronienia bliżej ziemi. Rankin pędził za nim w dół, nie spiesząc się ze strzelaniem. Miał już na swoim koncie cztery zestrzelenia i wiedział doskonale, że Niemiec nie miał dokąd uciec. Jakby przeczuwając swój koniec, pilot Messerschmitta postawił wszystko na jedną kartę i jeszcze bar-

12th May was the day earmarked for first use of the new tactic.

On that day, Zemke personally led 24 aircraft of the 56th's 'A' team to "sweep" far ahead of the bomber mainstream. He hoped to catch the German fighters by surprise – and at a severe disadvantage – while they were still forming up and climbing to altitude. Sixty kilometres south of Koblenz, Zemke noted a distinctive curve of the Rhine river, winding far below, and – as planned – dispersed four-ship flights of his fighters in the general direction of Koblenz, Giessen and Frankfurt.

One of the first who ran into the enemy was Lt. Robert "Shorty" Rankin, identifying himself over the radio as 'Whippet White Flight Leader'; 'White Flight' being the first flight of the 'Whippet' 61st Fighter Squadron. Below him, at 6000 metres, he spotted a gaggle of 25 Messerschmitt 109s, which were making strenuous efforts to climb up to the bombers' altitude. On seeing the American fighters above them,

P-47D-1-RE (s/n 42-7962, „LA-B") z jednostki treningowej 495. Fighter Training Group po przymusowym lądowaniu we wrześniu 1943 roku.

P-47D-1-RE (s/n 42-7962, "LA-B") of 495th Fighter Training Group after forced landing, September 1943.

5 września 1943 roku Lt. Harold Long z 350. FS, 353. FG (8. AF) zginął w okolicy Red Hill w Anglii, doszczętnie rozbijając swojego P-47D-5-RE (s/n 42-8475, „LH-Y").

On 5th September 1943 Lt. Harold Long of 350th FS, 353rd FG (8th AF) fatally crashed his P-47D-5-RE (s/n 42-8475, "LH-Y") near Red Hill in England.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Ten wysłużony P-47D-5-RE (s/n 42-8426, „UN-P") służył w 63. FS, 56. FG, jeszcze na wiosnę 1944 roku. 22 kwietnia podchodzący do lądowania w Boxted Lt. Samuel Lowman Jr. wybił nim sporą dziurę w angielskim żywopłocie.

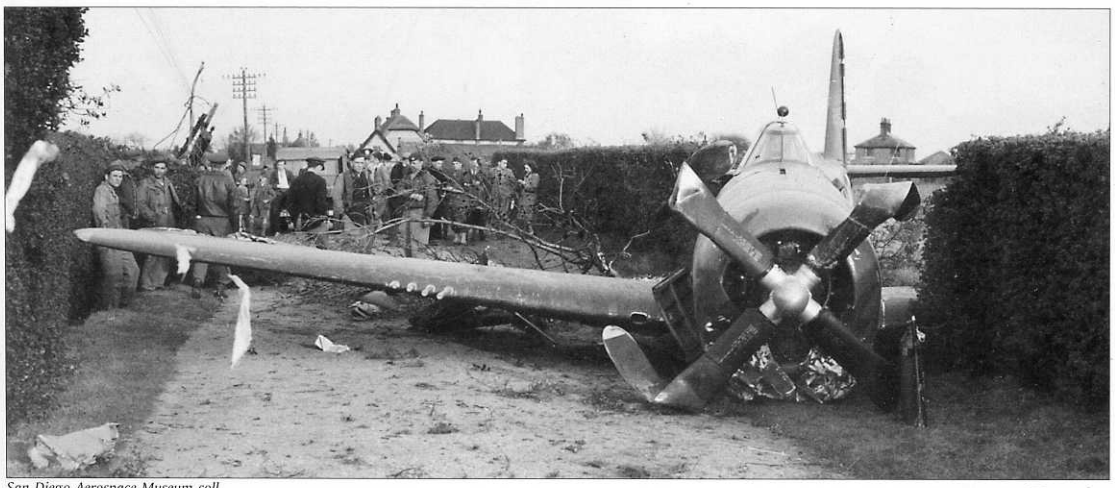
This veteran P-47D-5-RE (s/n 42-8426, "UN-P") was still in service with 63rd FS, 56th FG, in spring 1944. As on 22nd April Lt. Samuel Lowman Jr was about to touch down in Boxted, something went wrong, and the Thunderbolt ended up in an English hedgerow.

dziej odepchnął od siebie drążek sterowy. Teraz oba samoloty gnały niemal pionowo w kierunku ziemi. Kiedy Rankin zobaczył, że skrzydłami pikującego Messerschmitta zaczynają wstrząsać gwałtowne wibracje, zaczął wyprowadzać swojego P-47 z nurkowania. Niemiecki pilot nie opanował już swojej rozpędzonej maszyny i Bf 109 zarył w ziemię na północny zachód od Marburga.

Chwilę później, nabierając wysokości, Lt. Rankin napotkał innego Bf 109. Kiedy wystrzelone przez niego pociski uderzyły szeregiem rozbłysków po kadłubie i osłonie silnika, pilot Messerschmitta wyskoczył. Sylwetka Niemca opadała coraz niżej ku ziemi; jego spadochron nie otworzył się. Nagle w słuchawkach usłyszał odległy głos Col. Zemkego. „Boss" był w opałach i wzywał pomocy. Myśliwce 56. FG były rozproszone dużo bardziej, niż to planował ich dowódca, a w okolicy zbierały się dziesiątki nieprzyjacielskich maszyn.

the surprised German pilots immediately dropped their under-belly auxiliary tanks and hastily scattered all over the place. Rankin quickly placed himself dead astern of one of them, which in turn split-essed and ran for cover towards the ground. Rankin swooped down in pursuit, taking his time. He already had four victories to his credit and he knew that the German had nowhere left to run. As if sensing his demise, the Messerschmitt pilot pushed his 'stick even further and steepened the dive. Now both fighters hurtled almost vertically towards the earth. Rankin noticed that the Messerschmitt's wings were beginning to vibrate violently – and he began to pull up. The German pilot did not regain control over his speeding aircraft and the Bf 109 slammed into the ground northwest of Marburg.

Moments later, while regaining height, Lt. Rankin came across another Bf 109. He fired a burst at it and as his rounds flashed against the



San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Sam Zemke wspominał: „Nasza trójka [jeden z czwórki P-47 zawrócił z powodu kłopotów z silnikiem – przyp. aut.] poleciała na rozpoznanie w stronę Frankfurtu, gdzie atakiem z góry zaskoczyło nas sześć lub siedem Messerschmittów. Obydwaj moi skrzydłowi zostali niemal natychmiast zestrzeleni. Rzuciłem samolot w ostre nurkowanie, schodząc spiralą coraz niżej, aż Niemcy przerwali atak. Ruszyłem w tę stronę, gdzie spodziewałem się znaleźć resztę mojej Grupy, jednak w okolicy Wiesbaden zostałem ponownie zaatakowany przez czwórkę Me 109. Jeszcze raz zepchnięty do defensywy, próbowałem się im wywinąć. Docisnąłem dźwignię przepustnicy i powoli udało mi się ich zgubić"[1].

Chwilę później ofensywna natura Zemkego ponownie dała znać o sobie. Chociaż sam wpajał swoim pilotom, że pojedynczy myśliwiec to martwy myśliwiec, kiedy w okolicy Koblencji spostrzegł czwórkę krążących poniżej niemieckich

[1] Larry Davis, *56th Fighter Group*, s. 9.

109's fuselage and engine cowling, its pilot bailed out. The German airman's silhouette rapidly disappeared from view as he plummeted down; no parachute could be seen. Suddenly Rankin heard the distant voice of Col. Zemke crackling in his R/T headset. Apparently, the 'boss' was in real trouble and needed help. The 56th had dispersed much wider than previously planned, and the whole area was packed with dozens of assembling enemy fighters.

Zemke himself recalled: "Three of us (*the fourth fighter had aborted due to engine malfunction – author's note*) had moved out to scout the Frankfurt area when about six or seven Me 109s jumped us from above. Both of my wingmen were shot down almost immediately. I went into a steep dive, spinning the airplane at the same time and the Germans broke off their attack. I headed for where I thought the rest of the Group should be, but another group of four Me 109s jumped me near Wiesbaden. Again, I was totally defensive, just trying to elude the

28 lutego 1944 roku w samolocie Lt. Gordona Comptona, przyszłego asa z 351. FS, 353. FG (8. AF) nawalił silnik. Jego P-47D-15-RE (s/n 42-75702, „YJ-O") wylądował awaryjnie w okolicy Metfield i – jak widać po uszkodzeniach na okapotowaniu silnika i obfitej pianie gaśniczej – zapalił się; sam Compton został ranny.

On 28th February 1944 Lt. Gordon Compton, future ace of 351st FS, 353rd FG (8th AF) bellied in near Metfield as the engine of his aircraft seized up and eventually caught fire, as testified by the damage on the cowl and abundant foam used to quench flames. Lt. Compton was injured in this accident.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Cpt. Dominic „Don" Gentile, słynny as z 336. FS, 4. FG, na skrzydle Thunderbolta – raczej nie swojego, gdyż 4. FG przezbroiła się w Mustangi, zanim do Europy zaczęły docierać P-47 w naturalnym kolorze aluminium.

Cpt. Dominic "Don" Gentile, the famous ace of 336th FS, 4th FG, posing at the wing of a Thunderbolt – definitely not *his* Thunderbolt, since 4th FG had converted to P-51 Mustangs before natural metal finish Jugs arrived in Europe.

samolotów, nie mógł oprzeć się pokusie błyskawicznego ataku z przewagą wysokości. Jednak zanim zajął korzystną pozycję do ataku, do pierwszej czwórki Niemców dołączyła kolejna grupa myśliwców i cała formacja zaczęła powoli nabierać wysokości. Wciąż niezauważony Zemke wznosił się również, cały czas wzywając na pomoc swoich pilotów, aż po 15 minutach, już na wysokości prawie 9000 metrów, jego Thunderbolt ciągnął za sobą widoczną z daleka, długą smugę kondensacyjną. W końcu wypatrzył go Lt. „Bob" Rankin i jego skrzydłowy. Zemke rozkazał im osłaniać go i samotnie ruszył do ataku.

„Pognałem w dół w dość ostrym nurkowaniu i wybrałem sobie Me 109 na zewnętrznym kręgu niemieckiej formacji. Zająłem pozycję do strzału, odłożyłem poprawkę na dwa kręgi celownika i wystrzeliłem krótką serię. Pociski ułożyły się daleko przed Me 109, ale Niemiec wleciał wprost w moją serię. Zauważyłem błyski trafień wzdłuż całego kadłuba, jednak trafiony samolot nie eksplodował.

Byłem tak blisko, że mijając się, omal nie staranowałem go. Kiedy spojrzałem za siebie, zobaczyłem jak wywinął kilka szybkich beczek i wpadł w korkociąg. Z silnika buchnęły płomienie, odpadła owiewka i pilot wyskoczył"[2].

[2] Larry Davis, *56th Fighter Group*, s. 10.

German fighters. I poured on the throttle and slowly pulled away from them."[1]

Nonetheless, only moments later his aggressive nature again became evident. Though he had drummed into the heads of his young pilots the phrase, 'a lone fighter is a dead fighter', he began to position himself for a lightning attack on one of four German aircraft he could see circling below. Before long, however, he realized that there were many more of them than just four. Another group now joined the first *Schwarm* of four fighters and the whole formation began to circle ever higher. Still unnoticed, Zemke kept on climbing with them, all the time calling his pilots. Finally, after a quarter of an hour, and already at 9000 metres, his Thunderbolt began to pull a long, telltale contrail. Luckily, it was first spotted by Lt. "Bob" Rankin and his wingman and they were, at last, able to pinpoint their commander. Zemke ordered them to cover him from above and went down alone for a kill.

"I went into a fairly steep dive", he recounted, "and picked out an Me 109 on the outer edge of the German formation. I moved into position, pulled about two rings of lead on the German and squeezed off a few rounds. They were well ahead of the Me 109 but the German flew right through them. Several hits were observed up and down his fuselage. But he did not explode.

I was so close that I almost rammed him as I went by. Looking back, I watched him do a couple of quick rolls and start into a spin. His engine burst into flames, the canopy came off and the pilot bailed out."[2]

In the meantime, Lt. Rankin shot down two Bf 109s in quick succession: both machines were hit in their hydraulic systems, which caused their landing gear to drop as they spun in, trailing long streaks of smoke. These were his third and fourth victories of the day. Shortly afterwards, while curving around at 4500 metres, he came up behind three Bf 109s and witnessed one of the most amazing sights of his career as a fighter pilot. Before he even had a chance to open fire at the aircraft in front of him, their pilots simply bailed out in unison – clearly shaken by the sight of a Thunderbolt closing in fast! As incredible as it might seem, other Allied pilots had reported similar cases. It seemed that the young, inadequately trained German fighter pilots had lost their nerve. Whatever the truth, Rankin chose not to claim the three as "shot down". Meanwhile, his 'boss' was again in dire need of a helping hand:

"I was concentrating so much on making the kill, it almost cost me dearly" Zemke reminisced. "I had been so intent on the '109 that I had shut out the rest of the world. Rankin was

[1] Larry Davis, *56th Fighter Group*, p. 9.
[2] Larry Davis, *56th Fighter Group*, p. 10.

W tym czasie Lt. Rankin zestrzelił, jednego po drugim, dwa Bf 109. Oba, trafione w instalację hydrauliczną, wypuściły podwozia i zwinęły się w korkociągu, ciągnąc za sobą długi warkocz dymu. Było to już jego trzecie i czwarte zwycięstwo tego dnia. Chwilę później, wykonując szeroki zakręt na wysokości 4500 metrów, wyszedł na ogon trzech Bf 109 i zobaczył jeden z najbardziej nieprawdopodobnych widoków w swojej karierze myśliwca. Zanim zdążył otworzyć ogień, na widok pędzącego w ich stronę Thunderbolta... wszyscy trzej piloci wyskoczyli ze spadochronami! Chociaż brzmiało to niewiarygodnie, takie zdarzenia zgłaszali wcześniej inni piloci. Być może młodym, niedoświadczonym pilotom niemieckim po prostu puszczały nerwy. W każdym razie, tych trzech Rankin nie policzył sobie jako „zestrzelonych". Tymczasem jego dowódca znowu był w tarapatach:

„Całkowicie pochłonięty swoim zwycięstwem, przestałem uważać na to, co dzieje się dookoła, i omal nie przypłaciłem tego życiem. W tym czasie Rankin wrzeszczał do mnie przez radio, że mam na ogonie Me 109. W końcu, kiedy jego głos dotarł do mojej świadomości, usłyszałem w słuchawkach: *W lewo, TERAZ!* Tego, który do mnie celował, nie udało mi się nawet dojrzeć. Rankin dopadł go i zestrzelił"[3].

W ten sposób Lt. Robert Rankin dołączył do elitarnego klubu „asów w jeden dzień"[4]. Tymczasem Zemke, uwijając się wśród niemieckich myśliwców, strzelał krótkimi seriami, ale po chwili ponownie był zmuszony wycofać się z ogonem Niemców za sobą. Jednak dopóki pilot Thunderbolta miał między sobą a ziemią

[3] Larry Davis, *56th Fighter Group*, s. 10.
[4] Rankin był drugim „asem w jeden dzień" w 8. AF i pierwszym latającym na P-47.

frantically calling me trying to tell me that an Me 109 had tacked onto my tail. It finally got through to me when I heard him yell: *Break Left NOW!* I never, ever saw him. Rankin jumped him and shot him off my tail."[3]

In this way, Lt. Robert Rankin shot down five enemy aircraft and joined the elite 'club' of 'aces-in-a-day'[4]. At the same time, Col. Zemke was 'sweating it' in a furball of enemy fighters, taking pot shots at the black-crossed machines as they flashed past his gunsight. After a while, he was forced to retreat, chased by German aircraft. Fortunately for him, however, his Thunderbolt had a couple of thousand meters of height to spare before reaching the ground – and under these circumstances a P-47 could always outrun its pursuers. In a dive, the Thunderbolt had no equal.

"When the last of the Germans had given up trying to catch me, I throttled back and started to check everything out. The aircraft seemed in good shape except that I had only 125 gallons of fuel left... And I was alone again. I cut the throttle to idle and slowly, but steadily, made for Boxted. I was as limp as a rag when I touched down that day."[5]

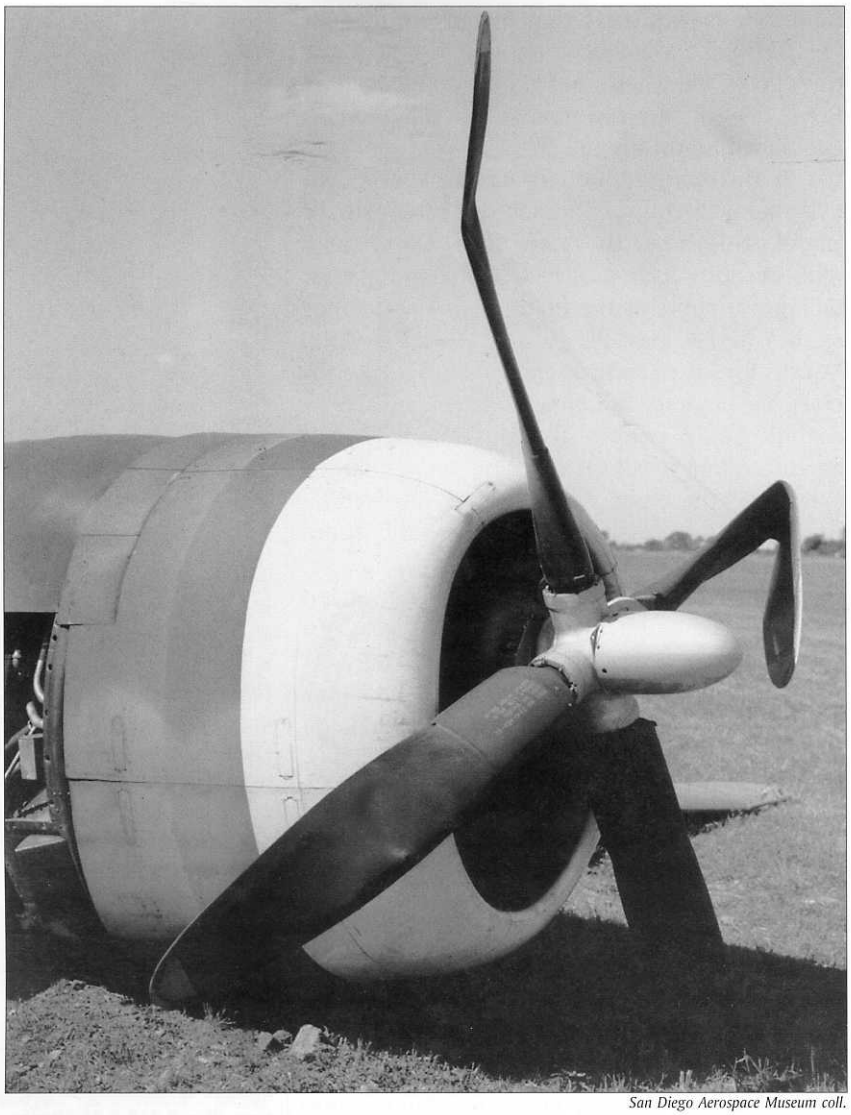
While the 56th FG's commander dodged the enemy, his call for assistance had not been ignored and as his Thunderbolts approached from all directions, the tables were turned. After a wild group chase only meters above the ground, Cpt. Joe Powers and his wingman F/O Joe Vitale shot down the Messerschmitt flown by the commander of the German formation.

[3] Larry Davis, *56th Fighter Group*, p. 10.
[4] Rankin was the second 'ace-in-a-day' of the 8th AF and the first on the P-47.
[5] Larry Davis, *56th Fighter Group*, p. 10.

352. FG (8. AF), nieodmiennie kojarzona z niebieskonosymi Mustangami, również latała w początkowym okresie na Thunderboltach i... również je rozbijała. Tego P-47D-6-RE „Honey Baby" (s/n 42-74720, „HO-T") 10 października 1943 roku sprowadził awaryjnie na ziemię w okolicach Bodney Lt. Ernst McMahan z 487. FS.

352nd FG (8th AF), better known as the 'Blue-nosed Bastards of Bodney' because of their distinctive blue-nosed Mustangs, also initially flew Thunderbolts – and also crashed them from time to time. This P-47D-6-RE "Honey Baby" (s/n 42-74720, „HO-T") was brought down wheels-up near Bodney by Lt. Ernst McMahan z 487th FS.

San Diego Aerospace Museum coll.



San Diego Aerospace Museum coll.

P-47D-5-RE (s/n 42-8576) rozbity jeszcze w Stanach Zjednoczonych, 29 lipca 1943 roku, w bazie Grenier Field, w stanie New Hampshire.

This P-47D-5-RE (s/n 42-8576) crash-landed during training in U.S., on 29th July 1943, at Grenier Field, airbase, New Hampshire.

przestrzeń kilku tysięcy metrów, zawsze mógł oderwać się od przeciwnika lotem nurkowym. W nurkowaniu P-47 nie miał sobie równych.

„Kiedy ostatni z Niemców za mną zrezygnował z pościgu, cofnąłem dźwignię przepustnicy i rozejrzałem się po samolocie. Wszystko wyglądało OK, z wyjątkiem tego, że zostało mi zaledwie 125 galonów paliwa. I znowu byłem sam. Zdławiłem silnik i lotem ślizgowym zmierzałem powoli w stronę Anglii. Kiedy w końcu posadziłem maszynę na pasie startowym w Boxted, byłem miękki jak szmatka"[5].

Kiedy dowódca 56. FG samotnie unikał ataków wroga, w tym czasie na jego wezwanie zleciały się z okolicy Thunderbolty 56. FG i role szybko się odwróciły. Po gromadnym pościgu tuż nad ziemią Cpt. Joe Powers i jego skrzydłowy F/O Joe Vitale, zestrzelili Messerschmitta dowódcy niemieckiej formacji. Vitale, który służąc w jednostce asów sam zakończył wojnę z nader skromnym wynikiem 0,5 zestrzelenia, miał jednak powód do dumy: on i jego prowadzący strącili jednego z najskuteczniejszych pilotów myśliwskich wszechczasów. To właśnie

[5] Larry Davis, *56th Fighter Group*, s. 10.

Vitale's modest '0.5' victory recorded on that day was to be the only success of his tour with the 'outfit of the aces'. He could, nevertheless, be proud of himself for he had shared in shooting down one of the toughest fighter pilots of all time... the man who had downed one of Zemke's wingmen. The pilot was none other than Maj. Günther Rall, *Gruppenkommandeur* II./JG 11, a seasoned veteran of the eastern front and an ace with 275 victories to his credit. Rall, although injured (a 0.5 cal round tore off his thumb), survived the encounter. On that day, the 56th FG tallied 18 victories (one of them was the outfit's 400th), losing three pilots of its own. Shortly afterwards, on 19th May 1944, the 56th received its first bubble-topped P-47D-25s, while the might of the strategic 8th AF was temporarily diverted to support the invasion of France.

Western Europe (June - December 1944)

By mid-1944 the Allied tactical air force in Western Europe was a formidable armada capable of winning battles by itself and able to influence the course of the war. It comprised the Ninth U.S. Army Air Force (9th AF) and the British Second Tactical Air Force (2nd TAF). The overall commander was Royal Air Force Air Chief Marshal Sir Trafford Leigh-Mallory.

The 9th AF was a complex structure, which became indelibly associated with the Thunderbolt. It consisted of several so-called Commands, one of which was the IX Fighter Command (IX FC). The IX Fighter Command in turn spawned two Tactical Air Commands: the IX TAC and the slightly smaller XIX TAC. IX TAC, under Brig. Gen. Elwood Quesada, consisted of three Fighter Wings, and XIX TAC, led by Brig. Gen. Otto Weyland, two more. Each Fighter Wing could field three or four Fighter Groups and each Group (some 110 aircraft) was split up into three Fighter Squadrons.

IX Fighter Command had 13 Fighter Groups equipped with P-47s: the 48th, 50th, 365th, 366th, 368th, 371st, 404th and 405th (all in IX TAC), and the 36th, 358th, 362nd, 373rd and 406th (all in XIX TAC). As the months wore on, the unit assignments were to change; ordinary pilots, however, didn't care that much which General was currently in charge of their unit.

At the turn of 1944/45, the 354th FG was also briefly equipped with Thunderbolts -thereby becoming the only USAAF fighter unit to convert *from* P-51s *to* P-47s. However, the change provoked much protest by the men of the 354th and they were eventually allowed to convert back to their beloved Mustangs. The unit's Thunderbolts were inherited by the 367th FG, which hitherto (until February 1945) had flown

on zestrzelił wcześniej jednego ze skrzydłowych Zemkego. Pilotem tym okazał się sam *Gruppenkommandeur* II./JG 11, Maj. Günther Rall, weteran frontu wschodniego i as z 275 zestrzeleniami na koncie. Rall, chociaż ranny (pocisk z półcalówki urwał mu kciuk), przeżył to starcie. Tego dnia 56. FG zwyciężała osiemnaście razy (przekraczając jednocześnie liczbę 400 zestrzeleń), jednak przy stracie trzech własnych pilotów. Kilka dni później, 19 maja, do jednostki dotarły pierwsze P-47D-25 z kroplową osłoną kabiny, a potęgę strategicznej 8. AF skierowano do zadań taktycznych – wsparcia inwazji na Francję.

Europa Zachodnia (czerwiec-grudzień 1944)

Do czerwca 1944 roku lotnictwo taktyczne aliantów w Europie było już prawdziwą potęgą, armią zdolną niemal samodzielnie wygrywać bitwy i zmieniać losy wojny. W jego skład wchodziła amerykańska 9. Armia Powietrzna (9. AF) i brytyjska 2. Taktyczna Armia Powietrzna (2. TAF). Sama 9. AF, nieodmiennie kojarzona z Thunderboltami, była złożoną strukturą. W jej skład wchodziło kilka tzw. Zgrupowań (*Commands*), w tym IX FC, czyli IX Zgrupowanie Myśliwskie (*Fighter Command*). IX FC dzieliła się na IX TAC (*Tactical Air Command*) pod dowództwem Brig. Gen. Elwooda Quesady i nieco mniejsze XIX TAC Maj. Gen. Otto Weylanda.

IX TAC grupowała trzy Skrzydła Myśliwskie (*Fighter Wings*), XIX TAC kolejne dwa. Każdy *Fighter Wing* posiadał na stanie trzy do czterech Grup Myśliwskich (*Fighter Groups*), każda Grupa (ok. 110 samolotów) po trzy dywizjony (*Fighter Squadrons*). Siły IX FC, zdominowane przez Thunderbolty, obejmowały 13 Grup Myśliwskich wyposażonych w P-47: 48., 50., 365., 366., 368., 371., 404. i 405. (IX TAC) oraz 36., 358., 362., 373. i 406. (XIX TAC). Zadaniem IX TAC było wspieranie 1. Armii gen. Hodgesa, natomiast XIX TAC powierzono opiekę nad słynną 3. Armią gen. Pattona. Oczywiście w trakcie działań bojowych przydziały poszczególnych jednostek ulegały zmianom, a samym pilotom nie ro-

P-38 Lightnings. In addition to these forces, the strategic 8th AF made all its remaining Thunderbolts available for tactical, ground-support missions. In general terms, IX TAC was tasked with supporting the American First Army under Gen. Hodges, whilst XIX TAC was to assist Gen. Patton's Third Army.

Although the P-51 Mustang had been introduced in substantial numbers in the spring of 1944, by the summer of that year it was still not the predominant USAAF fighter. By the end of May 1944 the United States Army Air Force had in its first line, on all fronts, 15,180 fighter aircraft. Out of this number, 5446 were Thunderbolts (as compared to 2457 Lightnings and 2484 Mustangs)[6].

By mid-1944, the losses inflicted by the Germans upon the massed formations of USAAF heavy bombers operating over Western Europe rarely surpassed two percent of the deployed force. Both sides of the conflict knew that such minor losses had no effect on the success or failure of the bombers' missions. On the other hand, the German Air Force was suffering dearly while trying to stem the tide, as its fighters were decimated in clashes with the 'bomber boxes' and their ever-growing fighter umbrella. Although the Luftwaffe could not afford to completely give up its attacks against American heavy bomber formations, the Allied fighter-bomber groups that roamed with increasing frequency across France and neighbouring countries presented a potentially more rewarding target. Hence, as the summer of 1944 began, the ubiquitous fighter-bomber Thunderbolts became one of the Luftwaffe's arch-enemies.

Normandy

On 6th June 1944, the day of the Allied landings on the beaches of Normandy, there were a total of no fewer than 171 British and American fighter squadrons in the air. 15 of them guarded the fleet while 33 escorted

[6] Data from: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 84 – Airplanes on hand in the AAF, by type and principal model: Nov. 1941 to Aug. 1945*, p. 138.

P-47D-2-RE (s/n 42-8001, „LH-V") z 350. FS, 353. FG (8. AF) – należał do samego Maj. Benjamina Rimermana, przyszłego dowódcy 353. FG. 24 października 1943 roku w bazie jednostki w Metfield jego samolot zniszczył Cpt. Charles Dinse.

This P-47D-2-RE (s/n 42-8001, "LH-V") of 350th FS, 353rd FG (8th AF) was the regular mount of Maj. Benjamin Rimerman, the future CO of 353rd FG. On 24th October 1943 the machine skidded off the runway at the unit's base in Metfield, with Cpt. Charles Dinse at the controls.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Samolot, który zawiódł Lt. Clifforda Cartera z 369. FS, 359. FG (8. AF). Jego P-47D-5-RE (s/n 42-8561, „IV-W") o wdzięcznej nazwie „Green Eyes" (zielone oczy – napis widoczny na leżącym na ziemi panelu) rozbił się 11 lutego 1944 roku przy starcie z East Wretham.

This time it was Lt. Clifford Carter's turn to belly in; he served with 369th FS, 359th FG (8th AF). His P-47D-5-RE (s/n 42-8561, "IV-W") of somewhat cryptic name "Green Eyes" (note the name stencilled on the cowl panel lying on the ground) crash-landed on 11th February 1944 at take-off from East Wretham.

biło wielkiej różnicy, któremu generałowi w danym momencie podlegali. Na przełomie 1944-45 roku na Thunderboltach latała również 354. FG, jedyna jednostka USAAF, która zamieniła – choć na krótko – Mustangi na P-47. Kiedy 354. FG odzyskała swoje ukochane Mustangi, jej Thunderbolty przejęła 367. FG, która do lutego 1945 roku latała na Lightningach. Do zadań taktycznych kierowano też Thunderbolty strategicznej 8. AF.

bombers or flew fighter sweeps over enemy territory; 33 more attacked targets located beyond the area of invasion and another 36 were tasked with providing cover of the beaches. All in all, the impressive number of 2434 Allied fighters saw action on that memorable day.

D-Day, which came to be known as "the longest day", was certainly far from short for the Thunderbolt pilots. Proof of that can be found in the daily orders of the 353rd FG,

San Diego Aerospace Museum coll.

Pęknięta opona w czasie startu tego P-47C-5-RE (s/n 41-6622, „UN-K") z 63. FS, 56. FG (8. AF) 17 sierpnia 1943 roku doprowadziła do zapalenia się podkadłubowego zbiornika z paliwem. Samolot tego dnia pilotował Lt. Harry Dugas Jr. Zdarzenie miało miejsce w Halesworth, pierwszej bazie 56. FG w Anglii.

Blown tyre on take-off caused the belly tank of this P-47C-5-RE (s/n 41-6622, "UN-K") of 63rd FS, 56th FG (8th AF) to catch fire. The aircraft was flown by Lt. Harry Dugas Jr. The accident occurred on 17th August 1943, at 56th FG's first base in Halesworth.

Wbrew obiegowej opinii, jeszcze w maju 1944 roku amerykańskie lotnictwo myśliwskie było zdominowane przez Thunderbolty – było ich więcej niż Mustangów i Lightningów razem wziętych! W tym okresie siły powietrzne Stanów Zjednoczonych miały w pierwszej linii, na wszystkich frontach, 15 180 myśliwców. Z tej liczby 5446 to Thunderbolty (oraz m.in. 2457 Lightningów i 2484 Mustangi)[6].

W połowie 1944 roku straty zadawane liczącym setki samolotów formacjom ciężkich bombowców USAAF sięgały zaledwie kilku procent. Obie strony zdawały sobie sprawę, że te parę procent nie miało znaczenia dla powodzenia misji. Z drugiej strony, niemieckie myśliwce były dziesiątkowane w starciach ze zwartymi formacjami bombowców i ich liczną eskortą. W dowództwie Luftwaffe zapanowało przekonanie, że przechwytywanie coraz uciążliwszych myśliwców bombardujących przynosi bardziej wymierne efekty. Tym samym, od lata 1944 roku potężna armada myśliwsko-bombowych Thunderboltów stała się wrogiem nr 1 Luftwaffe.

Normandia

W dniu lądowania na plażach Normandii, 6 czerwca 1944 roku, w powietrzu znajdowało się łącznie aż 171 brytyjskich i amerykańskich dywizjonów myśliwskich. Piętnaście z nich zapewniało osłonę statkom, trzydzieści trzy eskortowały bombowce lub przeprowadzały ofensywne patrole nad terenem przeciwnika, kolejne trzydzieści trzy atakowały cele leżące poza strefą lądowania, a trzydzieści sześć stanowiło bezpośrednią osłonę wojsk na plaży. Daje to w sumie imponującą liczbę 2434 myśliwców.

Dzień „D", który przeszedł do historii jako najdłuższy dzień, z pewnością nie należał do

[6] *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 84 – Airplanes on hand in the AAF, by type and principal model: Nov. 1941 to Aug. 1945*, s. 138.

which, on 6th June, flew no less than seven combat missions. On the first of them Col. Duncan led 32 machines, which took to the air at 04:20 hrs – no contact with the enemy was made. The second, led by Lt. Col. Rimerman, was equally uneventful – the Luftwaffe was absent from the air and thick banks of cloud shrouded the ground. It was on the third mission of the day that Col. Bailey, in charge of 16 Thunderbolts of the 352nd FS, spotted a train south of Clermont and, at 12:40 hrs, destroyed it with bombs. In the course of the fourth mission Cpt. Newhart, leading 16 machines of the 350th FS, caught sight of a railway tunnel at Bréval through a break in the clouds – and led a bombing attack against it. Sixteen aircraft of the 351st FS performed the fifth mission in the vicinity of Montdidier and Chantilly (north of Paris), where they bombed several railway stations and strafed a train.

Down below, on the beaches of Normandy, the fate of the largest amphibious operation of the war was still far from certain. The Thunderbolts of the 353rd FG scrambled for their sixth mission of the day, led by Lt. Col. Bailey: eight machines of the 352nd FS made for France, crossing in over Dieppe at 15:17 hrs. In the area of Falaise they spotted a solitary Messerschmitt 110, the first Luftwaffe aircraft the pilots of the 353rd FG had encountered that day – but it ducked into the clouds and escaped. Later, they came across a convoy of six trucks and a staff car travelling down one of the roads, which they duly bombed and strafed. The unit commander, Col. Duncan, assembled 32 machines from the 350th and 351st Fighter Squadrons for the seventh, and last, mission of the day – which he led personally. They made landfall at 19:03 hrs. Near Caen and Vire they destroyed a convoy of 15 German trucks, while the pilots of the 351st FS strafed a train loaded with ammunition. In addition, an observation balloon was shot down near St. Valery. As Duncan's Thunderbolts – each marked with black and yel-

San Diego Aerospace Museum coll.

7 września 1943 roku start tego P-47D-2-RA (s/n 42-22534, „UN-O") z 63. FS, 56. FG (8. AF) zakończył się, jak widać. Samolot był na stałe przypisany do Lt. Wayne'a O'Connora, ale tego dnia próbował nim latać Lt. Frank H. Peppers. Sam samolot zaś służył jeszcze długo – w 352. FG, a następnie w 356. FG.

On 7th September 1943 this P-47D-2-RA (s/n 42-22534, „UN-O") of 63rd FS, 56th FG (8th AF) for some reason failed to get aloft. The aircraft belonged to Lt. Wayne O'Connor but on that very day it was mishandled by Lt. Frank H. Peppers. The Thunderbolt was to have long service with the Eighth AF: from 56th FG it went to 352nd FG, and ultimately to 356th FG.

San Diego Aerospace Museum coll.

Baza 356. FG w Martlesham Heath, 21 marca 1944 roku. Efekt lądowania awaryjnego P-47D-2-RE (s/n 42-8394, „QI-U") z 361. FS, 356. FG (8. AF). Pilotujący tego dnia samolot Cpt. Richard Nystrom został ranny.

356th FG's base at Martlesham Heath, 21st March 1944. P-47D-2-RE (s/n 42-8394, "QI-U") of 361st FS, 356th FG (8th AF) ploughed into a nearby field. Cpt. Richard Nystrom, who flew the aircraft on that day, got injured.

krótkich dla pilotów Thunderboltów. Świadczyć może o tym przykładowy grafik 353. FG, która 6 czerwca wykonała siedem lotów bojowych. Do pierwszej misji tego dnia Col. Duncan wystartował na czele trzydziestu dwóch samolotów o świcie, 20 minut po godzinie czwartej. Druga misja, tym razem pod dowództwem Lt. Col. Rimermana, podobnie jak pierwsza nie przyniosła kontaktu z wrogiem – nad ziemią zalegała szczelna pokrywa chmur. Dopiero w czasie trzeciej misji tego dnia, prowadzący szesnaście Thunderboltów z 352. FS Lt. Col. Bailey odkrył na południe od Clermont niemiecki pociąg i o 12.40 obłożył go celnie bombami. W czasie czwartej misji Cpt. Newhart na czele szesnastu maszyn z 350. FS dostrzegł przez lukę w chmurach tunel kolejowy w Bréval, na który Amerykanie zrzucili bomby. Piąty lot bojowy 353. FG tego dnia wykonało szesnaście maszyn z 351. FS – w okolicy Montdidier i Chantilly (na północ od Paryża) zbombardowały instalacje kolejowe i ostrzelały pociąg.

Kiedy w dole, na plażach Normandii, decydował się los największej operacji wojskowej tej wojny, samoloty 353. FG startowały do szóstej już misji. Lt. Col. Bailey poprowadził osiem

low checkerboards on their engine cowlings – flew out over Dieppe and headed back towards England, night over Europe was setting in. It was 22:16 hrs.

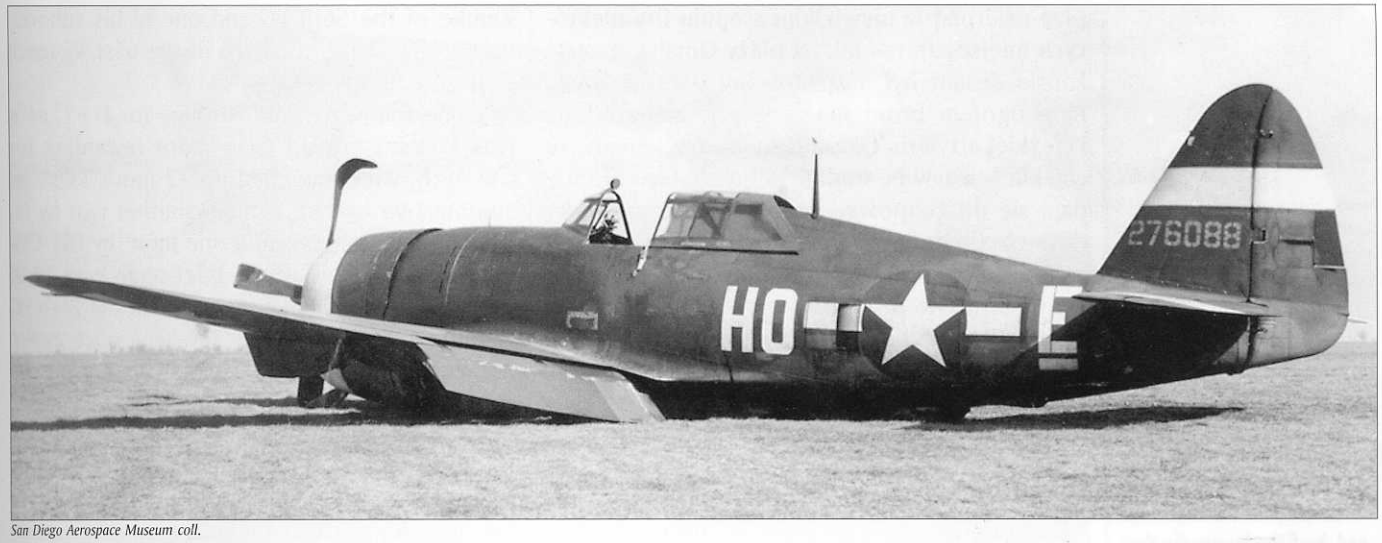
Allied air and naval forces launched a heavy bombardment of the French coast in the expectation that this would effectively suppress German resistance to the landings. However, this belief was brutally crushed as soon as the first landing craft dropped their ramps. The German system of coastline fortifications proved to be largely intact, and in places – such as Omaha beach – their concentrated defensive fire massacred the disembarking American troops. It became clear that heavy and medium bombers were not well suited to perform the close-support role bestowed upon them. In fact, as the following weeks demonstrated, they were occasionally prone to drop their deadly payload on friendly troops...

The value of direct aerial support began to be questioned by Allied infantrymen until it was re-asserted by the fighter-bomber groups (which were themselves to play a part in a number of 'friendly fire' incidents). Ground troops needed an aircraft capable of identifying and hitting

San Diego Aerospace Museum coll.

Nieplanowana wizyta P-47C-2-RE (s/n 41-6257) na angielskim polu w Atcham, którego 19 kwietnia 1943 roku na ziemię sprowadziła usterka silnika. Samolot pilotował F/O Conrad Ingold

Unexpected visit at an English field near Atcham by P-47C-2-RE (s/n 41-6257) with engine malfunction; 19th April 1943. The aircraft was flown by F/O Conrad Ingold.



San Diego Aerospace Museum coll.

maszyn z 352. FS, przekraczając brzeg francuski w okolicy Dieppe o 15.17. W okolicy Falaise spostrzegli samotnego Messerschmitta 110 – pierwszy samolot Luftwaffe napotkany tego dnia przez pilotów 353. FG – który jednak zdążył umknąć w chmury. Na jednej z dróg Thunderbolty dopadły konwój złożony z sześciu ciężarówek i samochodu sztabowego, niszcząc go kompletnie bombami i ogniem broni pokładowej. Ostatnią, siódmą misję 353. FG tego dnia prowadził ponownie sam dowódca, Col. Duncan, lecąc na czele trzydziestu dwóch samolotów z 350. i 351. FS. Nad Francją pojawili się o godzinie 19.03. W pobliżu Caen i Vire zniszczyli konwój piętnastu ciężarówek, a samoloty 351. FS ostrzelały pociąg z amunicją. Ponadto w okolicy St. Valery zestrzelono balon obserwacyjny. Kiedy w okolicach Dieppe Thunderbolty Duncana, zdobione czarno-żółtą szachownicą na osłonach silników, mijały linię brzegową w drodze do Anglii, nad Europą zapadła już noc – była godzina 22.16.

Optymistyczna wiara w siłę bombardowań z powietrza i morza legła w gruzach, kiedy tylko otworzyły się rampy pierwszych barek desantowych. Niemiecki system umocnień wzdłuż

a bunker, a camouflaged AT gun, a fortified house or even a window in a house. It was at that time, on the beaches of Normandy, that a new chapter in the history of the P-47 was to begin – as "flying artillery" at the service of the American army.

Obst. Priller, the commander of *Jagdgeschwader* 26, together with his wingman performed a memorable sweep over the beaches of Normandy on D-Day – which, nevertheless, illustrated the diminished stature of the Luftwaffe at that period of war. The lone pair of Focke Wulfs flashed over the Allied troops almost unnoticed... The Allied air forces outnumbered their enemy by 20:1 (in fighters alone). On 6th June 1944, the Luftwaffe put up only token resistance: 170 combat sorties flown, as compared to 14,000 by the Allies!

In the days that followed, every appearance of German aircraft in the skies over Normandy was to cost them swingeing losses. The fact that the Germans were present over Normandy on D-Day is clearly demonstrated by the 27 confirmed victories filed by American fighter pilots alone. Among the Thunderbolt pilots who scored victories on that historic day were Col. "Hub"

Niemal podręcznikowe lądowanie na brzuchu P-47D-16-RE (s/n 42-76088, „HO-E"), które 3 marca 1944 roku w Bodney wykonał Cpt. Charles Ellison z 487. FS, 352. FG (8. AF)

Almost a textbook belly-landing of this P-47D-16-RE (s/n 42-76088, „HO-E Bar") was performed by Cpt. Charles Ellison of 487th FS, 352nd FG (8th AF) on 3rd March 1944 at Bodney.

San Diego Aerospace Museum coll.

plaż ucierpiał w niewielkim stopniu i w niektórych miejscach, tak jak na plaży Omaha, amerykański desant był masakrowany skoncentrowanym ogniem broni maszynowej, granatników i ciężkiej artylerii. Okazało się po raz kolejny, że ciężkie – a nawet średnie – bombowce nie nadają się do bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Co gorsza, potrafią swój śmiercionośny ładunek zrzucić na własne oddziały. Podkopaną wiarę armii w lotnictwo musiały odbudować właśnie myśliwce bombardujące, zdolne trafić we wskazany bunkier, działo, dom lub nawet konkretne okno. To właśnie wtedy, na plażach Normandii, kiedy długo oczekiwane w okupowanej Europie wojska alianckie zeszły na ląd, rozpoczął się kolejny rozdział w historii Thunderbolta – „latającej artylerii" na usługach amerykańskich wojsk lądowych.

Pamiętny przelot Obst. Prillera, dowódcy *Jagdgeschwader* 26, i jego skrzydłowego ponad plażami Normandii w dniu lądowania aliantów – samotnej pary Focke-Wulfów, której w zasadzie nikt nie zauważył – w pewnym sensie oddawał kondycję całej Luftwaffe na tym etapie wojny. W powietrzu nad Normandią przewaga aliantów nad wrogiem wynosiła (w myśliwcach) niemal dwadzieścia do jednego! 6 czerwca 1944 roku obecność przeciwnika w powietrzu była symboliczna. Tego wiekopomnego dnia samoloty Luftwaffe wykonały około 170 lotów bojowych – alianci ponad czternaście tysięcy!

Każde pojawienie się Luftwaffe w powietrzu nad Normandią w ciągu kolejnych dni kosztowało Niemców niemałe straty. To, że w dniu inwazji byli obecni na niebie Europy, widać dobrze po liczbie pozytywnie zweryfikowanych zestrzeleń u ich przeciwników – sami Amerykanie naliczyli ich 6 czerwca aż dwadzieścia sie-

Zemke of the 56th FG and one of his subordinates, F/Lt "Mike" Gladych of the 61st FS (each scoring one apiece).

The following day, 7th June (or D+1, as it was known) proved even more rewarding for the 56th, which notched up 12 more 'kills', including two by Col. Zemke, another two by Lt. Col. Francis Gabreski and one more by F/Lt Gladych. On that day, after a brief scrap with 15 Bf 109s and FW 190s, the machines of the 56th FG became scattered, whilst Zemke – once again, alone! – pursued the retreating enemy to the south. Near Chartres he caught up with a *Schwarm* of Focke Wulfs and quickly shot down the last machine in the formation. When the element leader of the German *Rotte* (a pair) looked over his shoulder to check on his lingering wingman, there was Zemke's Thunderbolt looming behind, exactly in the spot where he expected his *Rottenflieger* to be. On seeing him, the confused German... waggled the wings of his fighter, as if signalling his "wingman" to stop fooling around and form up on his wing. Zemke duly responded by waggling his wings, then closed in to point-blank range and pressed the trigger. Under the hail of fire the Focke Wulf dropped its nose and went straight in[7].

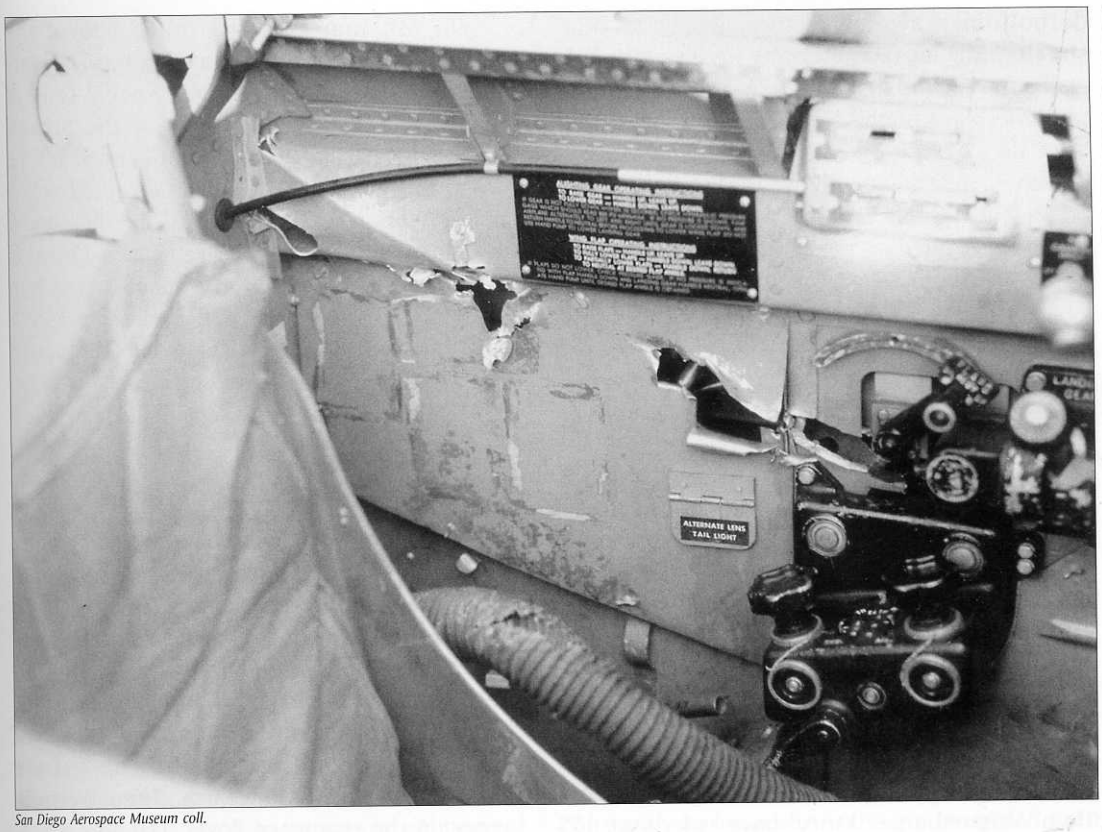
Nonetheless, for the Allied fighters over Normandy the campaign was not to be a simple matter of beating the Luftwaffe in every engagement. On 7th June the P-47 pilots got a foretaste of what lay ahead of them. It was on that day that German fighters made up for their general absence on D-Day by wreaking havoc amongst the Thunderbolts, in what was virtual-

[7] A personal account by Col. Zemke of this event can be found in Roger Freeman's *56th Fighter Group*, pp. 86-87.

Takie straty bolały najbardziej. 22 sierpnia 1943 roku, w czasie lotu treningowego nad Anglią, zderzyły się dwa Thunderbolty z 62. FS, 56. FG: P-47C-2-RE (s/n 41-6189, „LM-P"), który pilotował Lt. Donald Tettemer i P-47C-2-RE (s/n 41-6224, „LM-X"), pilotowany przez Lt. Conwaya Sauxa. Obaj piloci zginęli. Na zdjęciu wrak samolotu Sauxa.

Such losses hurt most. On 22nd August 1943, during a training flight (most probably a mocked dogfight), two Thunderbolts of 62nd FS, 56th FG collided: P-47C-2-RE (s/n 41-6189, "LM-P"), flown by Lt. Donald Tettemer, and P-47C-2-RE (s/n 41-6224, "LM-X"), with Lt. Conway Saux at the controls. Both pilots perished in the crash. Seen here in the wreck of Saux's machine.

San Diego Aerospace Museum coll.



San Diego Aerospace Museum coll.

Uszkodzenia lewej burty kokpitu P-47C-5-RE „Cisco" (s/n 41-6536, „VF-N") Lt. Donalda Nee z 336. FS, 4. FG.

Battle damage on port sidewall in P-47C-5-RE "Cisco" (s/n 41-6536, „VF-N") flown by Lt. Donald Nee of 336th FS, 4th FG.

dem. Wśród pilotów Thunderboltów po jednym zaliczyli m.in. dowódca 56. FG, Col. „Hub" Zemke i F/Lt Bolesław „Mike" Gładych z 61. FS.

Kolejny dzień, „D+1", czyli 7 czerwca, okazał się nie mniej udany dla 56. FG, która zdobyła kolejne dwanaście zestrzeleń, m.in. po dwa Col. Hubert Zemke i Lt. Col. Francis Gabreski oraz jedno F/Lt „Michael" Gładych. Tego dnia, po potyczce z około piętnastoma Bf 109 i Fw 190, samoloty 56. FG rozproszyły się, a sam Zemke ruszył – ponownie w pojedynkę! – w pościg za nieprzyjacielem wycofującym się na południe. W okolicy Chartres dogonił *Schwarm* Focke-Wulfów 190 i błyskawicznie zestrzelił ostatni samolot w szyku. Kiedy prowadzący niemieckiej pary spojrzał przez ramię do tyłu, na miejscu jego skrzydłowego był już Thunderbolt Zemkego. Na jego widok Niemiec... zakołysał skrzydłami swojego myśliwca, przywołując swojego skrzydłowego, by zajął należną mu pozycję w szyku, zamiast wlec się z tyłu. Zemke potwierdził kołysaniem skrzydeł swojego P-47, po czym podleciał od tyłu na minimalną odległość i nacisnął spust. Trafiony Focke-Wulf opuścił nos i runął pionowo w dół[7].

Myliłby się jednak ktoś, sądząc, że kampania w Normandii była dla lotnictwa alianckiego nieustającą defiladą. 7 czerwca 1944 roku dał pilotom P-47 przedsmak tego, co ich czeka tego gorącego lata nad Normandią. Tego dnia niemieckie myśliwce szybko nadrobiły swoją znikomą obecność w dniu inwazji i urządziły Thun-

[7] Osobistą relację Col. Zemkego z tej walki można znaleźć w książce Rogera Freemana pt. *56th Fighter Group*, s. 86-87.

ly a sharpshooters' contest of the best German fighter pilots in the West. A friendly contest had developed between two of the most highly renowned commanders of German Fighter Groups, Obst. Priller of JG 26 and Obstlt. Kurt Bühligen of JG 2, as each struggled to be the first to score his 100th victory, courtesy of the USAAF and its mass of P-47s. On 7th June Priller shot down a P-47 over Evreux for his 98th, but at the same time Bühligen knocked down two of the kind – for his 100th and 101st.

Indeed, 7th June was a 'black day' for the Thunderbolts – as many as 32 pilots failed to return to base. The 365th FG lost six machines, whilst the 56th FG and 366th FG each lost five. Though some of the losses were caused by *Flak* (among the five combat losses registered by the 56th, three were attributed to anti-aircraft fire, one was destroyed by the blast of an ammunition train it had engaged – and only one was thought to have fallen victim to fighters), on that day the *Jagdwaffe* claimed no fewer than 28 Thunderbolts! Apart from the aforementioned claims by Priller and Bühligen, five more were claimed by the *Kommandeur* of I./JG 5, Hptm. Theo Weissenberger, who had gained his fame and first 175 victories fighting the Russians in the Far North. North of Lisieux, the 362nd FG had run into the *Stabsschwarm* of I./JG 26 and two P-47s were bagged by the commander of the I. *Gruppe*, Hptm. Hermann Steiger. Two more were claimed by Lt. Siegfried Lemke, who by the end of June had assumed command of III./JG 2. There was no doubt that the Luftwaffe was still a tough opponent.

derboltom prawdziwą jatkę, wręcz konkurs strzelecki najlepszych pilotów myśliwskich Luftwaffe na zachodzie Europy. Masa Thunderboltów operująca ponad Normandią posłużyła tego dnia do rozstrzygnięcia, który z dowódców dwóch niemieckich pułków myśliwskich, Obst. Priller z JG 26 czy Obstlt. Kurt Bühligen z JG 2, pierwszy zdobędzie swoje setne zwycięstwo. 7 czerwca Priller zestrzelił nad Evreux jednego P-47, swoje dziewięćdziesiąte ósme zwycięstwo, ale w tym czasie Bühligen strącił dwa Thunderbolty – swoje setne i 101. Był to rzeczywiście czarny dzień Thunderboltów – do baz nie wróciło aż trzydziestu dwóch pilotów. 365. FG straciła sześciu, 56. FG i 366. FG po pięciu. Część została zestrzelona przez *Flak* (wśród pięciu strat bojowych 56. FG tego dnia trzy spowodował ogień przeciwlotniczy, czwarty samolot został zniszczony w eksplozji zbombardowanego przez siebie pociągu z amunicją, a tylko jeden najprawdopodobniej zestrzeliły niemieckie myśliwce), ale tego dnia sama *Jagdwaffe* zgłosiła zestrzelenia aż dwudziestu ośmiu P-47! Oprócz wymienionych już zwycięstw Prillera i Bühligena, aż pięć zgłosił *Kommandeur* I./JG 5, Hptm. Theo Weissenberger, który sławę i pierwsze 175 zwycięstw powietrznych zdobył walcząc z Rosjanami na Dalekiej Północy. Na północ od Lisieux 362. FG wpadła na klucz sztabowy I./JG 26 i dwa Thunderbolty padły ofiarą dowódcy I. *Gruppe*, Hptm. Hermanna Steigera. Kolejne dwa zestrzelił Lt. Siegfried Lemke, który pod koniec czerwca objął dowodzenie III./JG 2. Nie ulegało wątpliwości, że Luftwaffe wciąż była groźnym przeciwnikiem.

8 czerwca bohaterem dnia został Maj. Rockford „Rocky" Gray z 371. FG, były pilot 8. AF (z 359. FG). Gray razem ze swoim skrzydłowym przechwycił na wysokości Hawru siedem Focke-Wulfów 190 atakujących statki na Kanale La Manche. Gray zestrzelił dwóch Niemców, a trzeciego, który właśnie usadowił się na jego ogonie, wymanewrował tak, że pilot stracił panowa-

On 8th June, on 'the other side of the fence', the hero of the day among the Thunderbolt pilots was Maj. Rockford "Rocky" Gray of the 371st FG, a former pilot of the 8th AF (359th FG). Over the English Channel, off Le Havre, he and his wingman intercepted seven Focke Wulfs bombing ships. Grey shot down two and when one of the remaining Germans latched onto his tail, he outmanoeuvred him and made the pursuer stall into the water – quite a feat in a P-47! They were his 4th through 6th victories, and he therefore became an ace[8].

The clashes between P-47 pilots and German *Experten* continued throughout the day, the latter taking full advantage of the fact that the Thunderbolts were usually laden with bombs and flying low. Many were bounced and quickly disengaged before alarmed reinforcements converged from all directions. For the Luftwaffe on 8th June, several pilots claimed two P47s shot down: Klaus Mietusch, *Kommandeur of* III./JG 26 (both from the 371st FG, downed near Le Havre); Oblt. Wilhelm Hofmann, *Staffelkapitän* of 8./JG 26 (between Caen and Rouen); and the *Kommandeur* of I./JG 5, Hptm. Theo Weissenberger (in the vicinity of Roye). The only consolation the day offered to the Thunderbolt pilots was the downing of one of their most lethal enemies: Maj. Herbert Huppertz, *Gruppenkommandeur* of III./JG 2. He was a 78-victory ace (45 scored in the West) and his last two victories had been P-47s. He was killed in his FW 190A-8, shot down by Thunderbolts during intense fighting south of Caen.

By the evening of 9th June, 15 *Jagdgruppen* had been rushed from Germany to the area of invasion, mostly equipped with Messerschmitt 109s. Although this force was potentially a sturdy opponent, the strength of the *Jagdwaffe* in France was severely handicapped by the chaos

[8] Maj. Gray perished in a crash on 4th September 1944 at A-6, the 371st FG's base in Beuzeville.

P-47D-5-RE „Mary" (s/n 42-8545, „IV-L") z 369. FS / 359. FG (8. AF), na którym latał Lt. Lawrence H. Bouchard. Okapotowanie silnika w kolorze jednostki – zielonym.

P-47D-5-RE „Mary" (s/n 42-8545, "IV-L") of 369th FS / 359th FG (8th AF), flown by Lt. Lawrence H. Bouchard.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

P-47D-25-RE "Old Smoothy" (s/n 42-26624, „WZ-J") z 84. FS, 78. FG (8. AF), samolot 2/Lt Herberta Boyle'a. Swoje jedyne zwycięstwo Boyle odniósł 19 maja 1944 roku. Pod kadłubem 108-galonowy zbiornik brytyjskiej produkcji z impregnowanego papieru.

P-47D-25-RE „Old Smoothy" (s/n 42-26624, "WZ-J") of 84th FS, 78th FG (8th AF), flown by 2/Lt Herbert Boyle, who scored his only aerial victory on 19th May 1944. Seen under fuselage is British-designed 108-gal. drop tank of impregnated paper.

nie nad swoją maszyną i uderzył w wodę. Było to czwarte, piąte i szóste zwycięstwo Maj. Graya[8].

Nie obyło się też bez kolejnych starć z niemieckimi *Experten*, którzy wykorzystując swoją przewagę nad zwykle obwieszonymi bombami i operującymi tuż nad ziemią Thunderboltami, z powodzeniem stosowali taktykę szybkich ataków i odskoku w chmury, zanim na miejsce walki ze wszystkich stron zleciały się posiłki. Tego dnia po dwa P-47 dopisali do swoich kont zestrzeleń Maj. Klaus Mietusch, *Kommandeur* III./JG 26 (oba z 371. FG, zestrzelone w pobliżu Hawru), Oblt. Wilhelm Hofmann, *Staffelkapitän* 8./JG 26 (pomiędzy Caen i Rouen) oraz *Kommandeur* I./JG 5, Hptm. Theo Weissenberger (w pobliżu Roye). Jakby na pocieszenie, zanim dzień 8 czerwca dobiegł końca, piloci Thunderboltów zlikwidowali kolejnego groźnego przeciwnika. Maj. Herbert Huppertz, *Gruppenkommandeur* III./JG 2, miał na swoim koncie siedemdziesiąt osiem zestrzeleń (w tym czterdzieści pięć zdobytych na Zachodzie), z czego dwa ostanie to P-47. Zginął w swoim Fw 190A-8, zestrzelony przez Thunderbolty w czasie intensywnych starć powietrznych na południe od Caen.

Do wieczora 9 czerwca w rejon lądowania aliantów Niemcy sprowadzili z terenu III Rzeszy aż piętnaście *Jagdgruppen*, w większości latających na Messerschmittach 109. Chociaż był to potencjalnie groźny przeciwnik, siła bojowa *Jagdwaffe* we Francji została poważnie osłabiona z powodu chaosu na niemieckim zapleczu, spowodowanym w głównej mierze nieustającymi atakami alianckich myśliwców bombardujących na lotniska i szlaki komunikacyjne. Dopiero co przybyłe do Francji niemieckie jednostki myśliwskie pospiesznie porzucały pod gradem bomb i kul wyznaczone lotniska i próbowały rozproszyć swoje maszyny po okolicy. Tymczasem ich rzut kołowy przedzierał się z trudem

[8] Maj. Gray zginął w wypadku lotniczym 4 września 1944 roku nad lotniskiem A-6, bazą 371. FG w Beuzeville.

that reigned behind the Germans' lines. This was mainly due to the incessant pounding the Allied fighter-bombers were giving to airfields and transport routes. Under a hail of bombs and bullets, freshly arrived German fighter units were hastily abandoning their assigned bases and dispersing their forces in the surrounding landscape. Meanwhile, their ground parties, constantly harassed from the air, struggled their way through and also suffered debilitating losses. Of those aircraft brought to France to counter the invasion, the Luftwaffe had lost 350 destroyed on the ground, by the end of June. Nevertheless, wherever and whenever the Germans could get a temporary grip on their messy logistical situation, the *Jagdwaffe* was able to strike back hard.

10th June brought slightly clearer skies and the air battle over Caen flared up with renewed force. The Germans, who by that time had assembled many of their best fighter pilots in the area, again went on a hunt for P-47s prowling the skies over northern France. Among the twenty claims they filed for downed P-47s, of note are the three made by Lt. Adolf Glunz, *Staffelkapitän* of 6./JG 26. They resulted from a somewhat chaotic skirmish with the 365th FG among towering cumulus clouds. Meanwhile, the Thunderbolts of the 78th FG were bounced by a mixed group of Bf 109s and FW 190s while bombing a marshalling yard. After a brief, but violent, free-for-all the scores were 5:5. The pace of the air war had become murderous; by the end of the day the 78th FG alone had confirmed nine victories, but they had lost 11 of their own pilots. All in all, the Americans lost over 30 Thunderbolts on 10th June.

However, the morale of the 'Jug' pilots was at its very peak. In his book *'The Mighty Eighth'* Roger Freeman recounts an amusing incident: "[The losses suffered on 10th June] by no means subdued the aggressive tendencies of the Group's pilots, for next day a radio monitor at the 66th Wing was surprised to hear the 78th's leader

San Diego Aerospace Museum coll.

Ten P-47D-15-RE (s/n 42-76235, „G8-R") z 379. FS, 362. FG (9. AF), prawdopodobnie uszkodzony w akcji nad Normandią, musiał lądować awaryjnie 22 czerwca 1944 roku w angielskim sadzie w High Halden. Pilotował go Lt. Robert Kelso. Dobrze widoczne pełne „pasy inwazyjne" wokół kadłuba.

This P-47D-15-RE (s/n 42-76235, "G8-R") of 379th FS, 362nd FG (9th AF), most probably damaged by ground fire over Normandy, crash-landed in an English orchard at High Halden on 22nd June 1944. The aircraft was flown by Lt. Robert Kelso. Noteworthy are the full 'invasion stripes' wrapped around the fuselage.

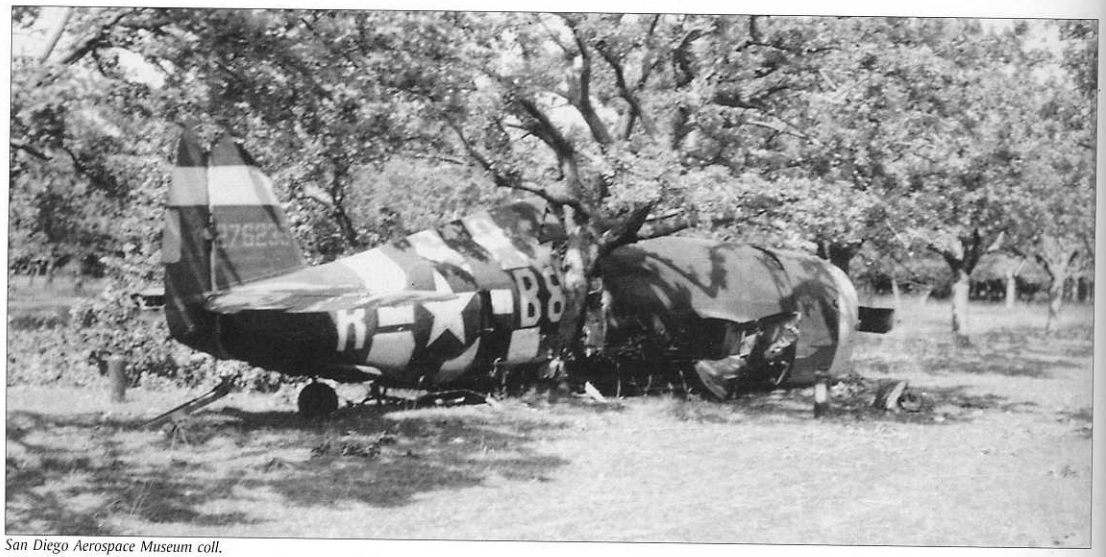
przez bombardowane i ostrzeliwane drogi, również ponosząc ciężkie straty. Do końca czerwca Luftwaffe straciła 350 samolotów zniszczonych na ziemi. Niemniej jednak tam, gdzie Niemcom udało się opanować sytuację logistyczną, riposta *Jagdwaffe* bywała zdecydowana i bolesna.

Wraz z poprawą pogody zaciekłe walki wokół Caen wybuchły na nowo. 10 czerwca Niemcy, którzy w Normandii zgromadzili wielu swoich najlepszych pilotów myśliwskich, ponownie skutecznie uderzyli w Thunderbolty grasujące po całej północnej Francji. Spośród niemieckich zgłoszeń dwudziestu zestrzelonych P-47 uwagę zwracają aż trzy autorstwa Lt. Adolfa Glunza, dowódcy 6./JG 26, efekt nieco chaotycznej potyczki z 365. FG pośród gęstych cu-

call: *Hello Oilskin, Hello Oilskin. I'm orbiting over Dieppe. I'm at 15,000 ft and flying east – and that goes for you German bastards too, just in case you're listening in. Come on up!* This was a flagrant breech of radio silence, but in the circumstances one to which authority turned a deaf ear".[9]

The days that followed showed that the Luftwaffe's pilots were willing to accept the challenge presented by the ground-attack Thunderbolts. Many of them were battle-hardened veterans of the eastern front, North Africa or southern Italy and had years of experience in low-level dogfighting. Until now they had been wastefully expended in charges against heavy

[9] Roger A. Freeman, *The Mighty Eighth*, s. 166.



San Diego Aerospace Museum coll.

mulusów. Z kolei Thunderbolty 78. FG zostały zaskoczone przez grupę Bf 109 i Fw 190 w czasie bombardowania stacji rozrządowej; w efekcie gwałtownej wymiany ognia wynik starcia wyniósł pięć do pięciu. Tempo walk było mordercze – na koniec dnia 78. FG miała dziewięć potwierdzonych zestrzeleń, ale sama straciła aż jedenaście maszyn. W sumie Amerykanie utracili 10 czerwca ponad trzydzieści Thunderboltów.

Morale wśród pilotów było jednak wysokie, jak nigdy wcześniej. Roger Freeman przytacza w swojej książce *The Mighty Eighth* pewien zabawny incydent: „[Straty poniesione 10 czerwca] bynajmniej nie ostudziły agresywnej postawy pilotów jednostki; następnego dnia nasłuch radiowy 66. Skrzydła Myśliwskiego ze zdumieniem usłyszał w eterze głos dowódcy 78. FG: *Halo Oilskin, halo Oilskin. Jestem nad Dieppe, na wysokości 15 000 stóp i lecę na wschód. Ta wiadomość jest też do was, niemieckie gnojki, jeśli podsłuchujecie. Czekamy na was!* Chociaż było to jawne naruszenie ciszy radiowej, w zaistniałych okolicznościach sztab udał, że nic nie słyszał"[9].

Kolejne dni miesiąca pokazały, że *Jagdwaffe* chętnie podejmowała rękawicę. Wielu niemieckich pilotów, weteranów znad frontu wschodniego, Afryki Północnej czy południa Włoch, miało wieloletnie doświadczenie w walkach z myśliwcami na niskim pułapie. Dotychczas bezsensownie wykrwawiani w szarżach na ciężkie bombowce, teraz mogli pokazać swój kunszt myśliwski. 12 czerwca do polowania na Thunderbolty włączyły się intensywnie sprowadzone z Niemiec i Austrii JG 3 i JG 27. Efektem tego, na czterdzieści cztery zgłoszenia zestrzeleń wszystkich alianckich samolotów nad Europą Zachodnią... trzydzieści cztery to Thunderbolty! Tego dnia o świcie na poszukiwanie celów w okolicy Evreux wystartowały wszystkie trzy dywizjony 353. FG i po dotarciu nad Evreux rozdzieliły się. Chwilę później, dwa z nich wpadły

[9] Roger A. Freeman, *The Mighty Eighth*, s. 166.

bombers over the Third Reich – where luck played a large part in the outcome. At last, they could demonstrate their accumulated skills. On 12th June, JG 3 and JG 27, transferred from Germany and Austria respectively to join the great hunt for P-47s over Normandy. Of the 44 victories over Allied aircraft (of all kinds) claimed by German pilots in the West that day... 34 were Thunderbolts!

At dawn on the 12th, all three squadrons of the 353rd FG scrambled to search for targets of opportunity around Evreux. Once over Evreux, they split up. Moments later, two of the squadrons ran into a big formation of Messerschmitt 109s. They probably belonged to IV./JG 27 as the pilots of this *Gruppe* later claimed nine Thunderbolts shot down in the area shortly after 06:00 hrs. The 350th FS was bounced from above by approximately 30 Bf 109s and quickly lost six machines in return for one victory. At the same time, an estimated force of 50 Messerschmitts engaged the 352nd FS; in this case the score was 2:2. Col. Glenn Duncan became aware that his pilots were in serious trouble as he listened to their radio calls; he raced to give them a hand and in quick succession shot down three Bf 109s.

Upon returning to base Col. Duncan realized the extent of losses to his unit. Outraged, he called his Wing headquarters together and demanded that his unit be prepared to go on a fighter sweep immediately. Apparently, no one dared refuse the charismatic colonel; or perhaps his superiors had a similar temper! While preparing to even the scores with the Germans, the 353rd FG decided to weight the odds in their favour by bringing along the old 'top guns' of VIII Fighter Command – Col. Zemke's 56th FG. The plan was simple: the 353rd FG would fly over the Luftwaffe fighter base at Dreux-Evreux, where II./JG 3 was currently stationed, in an attempt to lure as many German fighters as possible into the air. They would then hold on until

Ten P-47D-22-RE „Zombie" (s/n 42-25742, „HL-V") służył kolejno we wszystkich trzech składowych dywizjonach 78. FG (8. AF). Tu w oznakowaniu 83. FS. Dobrze widoczne pełne „pasy inwazyjne" wokół całego kadłuba; z czasem ich górną część zamalowywano.

This P-47D-22-RE "Zombie" (s/n 42-25742, „HL-V") served in turn with all three component squadrons of 78th FG (8th AF). Seen here it bears the code of 83rd FS. Of iterest are full 'invasion stripes'; with time their upper part was overpainted.

San Diego Aerospace Museum coll.

na dużą formację Messerschmittów 109. Były to najprawdopodobniej samoloty IV./JG 27, których piloci parę minut po szóstej rano zgłosili w tej okolicy zestrzelenie aż dziewięciu Thunderboltów. 350. FS został zaskoczony atakiem z góry przez ponad trzydzieści Bf 109 i stracił sześć maszyn, w zamian za jedno zwycięstwo. W tym samym czasie 352. FS zmagał się z siłami ocenionymi na około pięćdziesiąt Messerschmittów; z tego starcia wyszedł z wynikiem dwa do dwóch. Słysząc przez radio, że jego piloci są w nie lada opałach, ich dowódca Col. Glenn Duncan ruszył na pomoc i szybko zestrzelił jednego po drugim trzy Bf 109.

Kiedy po powrocie do bazy Col. Duncan poznał rozmiar strat w swojej jednostce, wściekły zadzwonił do sztabu swojego Skrzydła Myśliwskiego i zażądał zgody na natychmiastowy start na wymiatanie. Nikt nie odważył się odmówić charyzmatycznemu pułkownikowi lub też przełożeni Col. Duncana mieli podobny temperament.

Na wszelki wypadek, lecąc na wyrównanie rachunków z Niemcami, piloci 353. FG wzięli ze sobą największych zabijaków w VIII Zgrupowaniu Myśliwskim, czyli 56. FG. Plan był prosty: 353. FG miała polecieć nad bazę Luftwaffe w Dreux-Evreux, gdzie stacjonowała II./JG 3, wywabić w powietrze jak najwięcej niemieckich myśliwców i wytrzymać aż do nadejścia odsieczy w postaci asów Col. Zemkego. Niemiecki operator radaru najwyraźniej nie połapał się w zamiarach Amerykanów, gdyż kiedy nadleciały Thunderbolty 56. FG, z płyty lotniska właśnie podrywał się w powietrze kolejny *Staffel* Messerschmittów. Piloci 61. FS pod dowództwem Lt. Col. Gabreskiego zestrzelili pięć z nich bez strat własnych, zanim Niemcy zdążyli nabrać wysokości. Po dwa Bf 109 zaliczyli sam Gabreski i jego podkomendny F/O Steven Gerick. W międzyczasie piloci 353. FG dołożyli od siebie dzie-

Col. Zemke's 'killers' turned up... It became apparent that the German fighter controller had failed to see through the ruse, for as the Thunderbolts of the 56th arrived at the scene, another *Staffel* of Messerschmitts was just getting airborne. The 61st FS's pilots, led by Lt. Col. Gabreski, knocked down five of them in one pass, for no loss of their own. Gabreski shot down two himself and F/O Steven Gerick brought down two more. Meanwhile, the 353rd FG accounted for nine more Bf 109s destroyed. In this way, the scores were evened.

In the meantime, Lt. Col. Francis "Gabby" Gabreski, one of the most successful pilots of the 56th FG, was increasingly eager to be crowned the USAAF's ETO 'ace of aces' before his tour expired – very much like Robert "Bob" Johnson of the same unit before him. After scoring a double on 7th June (a Bf 109 and a FW 190) he had raised his score to 24 victories – Bob Johnson had amassed 27. It was on 12th June over Evreux that he bagged two more Messerschmitts to make it 26. He was due to return to the US in July and had already agreed, like many famous 'tour-expired' pilots before him, to go on a war bond tour. For Gabreski this meant a race against time. Unlike in Bob Johnson's case, however, Gabreski's plans backfired hard and very soon.

On 12th June, some other Thunderbolt units gave a good account of themselves. The 390th FS (366th FG), a fighter-bomber unit by assignment, scored nine victories. Maj. Randall Hendricks of the 368th FG shot down four on his own! The 9th AF's Thunderbolts no longer expected much from the 8th AF's supposed 'fighter umbrella' over Normandy and decided to organize their own escort. For every 12 machines they sent out on a mission, only eight would carry bombs, while a flight of four acted as 'top cover' for them.

Dedykacja dla Führera. Dobrze widoczna powiększona gwiazda na skrzydle i „pasy inwazyjne" na spodzie kadłuba.

Personal dedication for the Führer. Clearly visible is the enlarged underwing insignia and 'invasion stripes' under fuselage.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Ten P-47D-5-RE w dniu 1 lipca 1944 roku, w bliżej nieznanych okolicznościach, stracił nie tylko ogon i lewe skrzydło, ale i cały silnik.

In circumstances yet to be researched, on 1st July 1943 this P-47D-5-RE lost not only tail and port wing, but the entire engine was ripped off its mounts.

więć zniszczonych Messerschmittów 109. Rachunki zostały wyrównane.

W tym czasie Lt. Col. Francis „Gabby" Gabreski, jeden z najskuteczniejszych pilotów 56. FG, podobnie jak wcześniej Robert „Bob" Johnson z tej samej jednostki, zapragnął przed powrotem do Stanów pobić rekord i zostać asem asów USAAF nad Europą. Po dwóch zwycięstwach odniesionych 7 czerwca (po jednym Bf 109 i Fw 190) miał już na koncie dwadzieścia cztery zestrzelenia – Bob Johnson zakończył swoją turę bojową z wynikiem dwudziestu siedmiu zestrzeleń. Właśnie 12 czerwca nad Evreux nadarzyła się okazja do podniesienia stanu konta o kolejne dwa Messerschmitty. Tym samym na koncie Gabreskiego znajdowało się dwadzieścia sześć zestrzeleń. W lipcu miał wrócić do Stanów, by tak jak inni wybitni piloci przed nim, wesprzeć swoją sławą sprzedaż rządowych obligacji pożyczki wojennej; dla Gabreskiego zaczęła się walka z czasem. Jednak w przeciwieństwie do Boba Johnsona, w jego przypadku usilne szukanie walki do ostatniej chwili zemściło się na nim sromotnie niedługo później.

Tego samego dnia, 12 czerwca, tylko jeden dywizjon myśliwsko-bombowych Thunderboltów z 366. FG – 390. FS – zestrzelił aż dziesięciu Niemców. Świetnie radzili sobie inni piloci Thunderboltów z 9. AF: Maj. Randall Hendricks z 368. FG strącił aż cztery! Nie oglądając się na 8. AF, która miała zapewniać osłonę myśliwską nad terenem Normandii, jednostki P-47 z 9. AF musiały same zorganizować sobie własną eskortę – z dwunastu maszyn wysyłanych na misję bojową, zwykle tylko osiem przenosiło bomby, pozostałe cztery leciały wyżej jako osłona.

14th June saw another round in the battle for air supremacy over the "green hell" of Normandy. More German *Experten* raised their tallies at the expense of the Thunderbolts. Three fell prey to Fw. Heinrich Bartels of 11./JG 27 before half past seven in the morning, all claimed in the area of Falaise and Argentan. At the same time another renowned multiple scorer, Oblt. Emil Lang, *Staffelkapitän* of 9./JG 54, added three more. At 08:05 hrs, southwest of Paris, Bartels knocked down his fourth P-47 of the day. Two days later, he got another two.

Significantly, however, although these pilots were amongst the very best the Luftwaffe could field, they had both been killed in clashes with American fighters before the end of 1944. Hptm. Lang died on 3rd September 1944, shot down by Mustangs of the 55th FG near St. Trond in Belgium, while Bartels most probably fell victim to Thunderbolts of the 56th FG in a massive air battle south of Bonn on 23rd December 1944.

Meanwhile, Thunderbolts were being deployed to rough forward landing strips, constructed directly behind the landing beaches. One of the first 9th AF units to fly a combat mission off a Normandy strip was the 389th FS (366th FG). On 14th June its Thunderbolts refuelled and re-armed at A-1 airfield – still under construction at the time – which was located on the plateau overlooking 'Omaha' beach, near Saint-Pierre-du-Mont.

To accommodate fighter-bombers an airfield needed a runway 5000 feet long – compared to just 3600 feet for regular fighters and 6000 feet for medium bombers, such as Ma-

14 czerwca miała miejsce kolejna runda w walkach o panowanie na niebie ponad „zielonym piekłem" Normandii. Kolejni *Experten* wzbogacili swoje konta zestrzeleń kosztem Thunderboltów. Zanim 14 czerwca na zegarkach wybiła godzina wpół do ósmej rano, Fw. Heinrich Bartels z 11./JG 27 miał już na koncie trzy P-47, zestrzelone w okolicy Falaise i Argentan. W tym samym czasie inny specjalista od wielokrotnych zwycięstw, Oblt. Emil Lang, *Staffelkapitän* 9./JG 54, dołożył od siebie kolejne trzy P-47. Pięć minut po ósmej, na południowy zachód od Paryża, Bartels zestrzelił czwartego Thunderbolta. Dwa dni później, kolejne dwa.

Co jednak wielce symptomatyczne, obaj ci piloci, de facto jedni z najlepszych, jakimi jeszcze dysponowała *Jagdwaffe*, zginęli w walkach z myśliwcami amerykańskimi jeszcze przed końcem 1944 roku. Hptm. Lang zginął 3 września 1944 roku, zestrzelony tuż po starcie przez Mustangi z 55. FG, niedaleko belgijskiej miejscowości St. Trond. Bartels najprawdopodobniej padł ofiarą Thunderboltów z 56. FG, w czasie potężnej bitwy powietrznej na południe od Bonn 23 grudnia 1944.

Tymczasem na prowizorycznych lądowiskach tuż za plażami pojawiły się pierwsze Thunderbolty. Jedną z pierwszych jednostek 9. Armii Powietrznej, która wykonała misję bojową startując z Normandii, był 389. FS (366. FG). 14 czerwca Thunderbolty 389. FS uzupełniły paliwo i amunicję na nieukończonym jeszcze lotnisku A-1, leżącym na płaskowyżu górującym nad plażą Omaha, niedaleko St. Pierre-du-Mont.

Budowa lotniska dla myśliwców bombardujących wymagała ułożenia pasa startowego długości aż 5000 stóp (ok. 1500 m); dla porównania, jednostka stricte myśliwska wymagała pasa długości 3600 stóp (ok. 1000 m), a średnie bombowce, jak np. Maraudery – 6000 stóp (ok.

Chociaż rozstrzeliwanie ciężarówek może wydawać się mniej heroicznym zajęciem niż np. niszczenie czołgów, to właśnie ciągłe pozbawianie niemieckich dywizji pancernych w Normandii dostaw amunicji, paliwa i części zamiennych spowodowało, że wielu niemieckich czołgów, w tym budzących grozę Tygrysów, nie trzeba było niszczyć, gdyż unieruchomione, były porzucane przez swoje załogi.

Although strafing trucks might seem less 'heroic' than e.g. busting tanks, constant depriving the German panzer divisions of their supplies of fuel, ammunition and spare parts proved equally devastating. Many German tanks in Normandy, among them the feared Tigers, were abandoned or blown up by their own crews.

rauders. Initially, the runways were constructed using a British-made steel mesh, commonly known as 'chicken wire' – the so-called SMT (square mesh track). Problems arose, however, when Thunderbolts – loaded with bombs and weighing several tons – rolled over the mesh squares, snapping them loose. In July, the first shipments of PSP (pierced steel planks), also known as 'Marston mat', began to arrive in Normandy. They were more rugged and not so affected by weather conditions, but supply problems meant they were a luxury not available everywhere.

Initially, the Normandy airfields were only used by day as quick re-arming and refuelling points (many of them were still within the range of German artillery); the P-47s would return to their regular bases on the other side of the Channel to see out the night. Nevertheless, by the end of July most fighter-bomber units of the 9th AF were already stationed in France. One of the first to move permanently was the 368th FG, which set up shop at A-3 in Cardonville, whilst the 48th FG was billeted at Deux Jumeaux, the 371st FG in Beuzeville at A-6, the 365th FG in Azeville (A-7) and the 405th FG at Picauville (A-8). Also, the 50th FG moved across the Channel to A-10 at Carentan[10]. As time passed the Thunderbolts began to relocate to former Luftwaffe bases, which, among other useful facilities, featured concrete runways. Such airdromes, despite the Allies' previous efforts to perma-

[10] In order to confuse the German military intelligence service, American airfields in liberated Europe were given successive letter-digit codes: at first A-1 to A-99, then Y-1 to Y-99, and finally R-1 to R-98. The RAF used a similar system of identifying their European airfields, denoting them B-1 to B-174. Another possible reason was that some French names were difficult for Anglophones to pronounce, let alone remember!

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

Droga, jakich latem 1944 roku w Normandii było wiele. Kolejna niemiecka kolumna po ostrzale myśliwców bombardujących.

A road like many others; Normandy, summer 1944. Another German column knocked out by Allied fighter bombers.

1800 m). Początkowo pasy układano z kwadratów gęstej stalowej siatki produkcji brytyjskiej, tzw. SMT (*square mesh track*), zwanej potocznie *chicken wire*. Piloci nie przepadali za nimi, gdyż kilkutonowe Thunderbolty, dodatkowo obładowane bombami, często wyrywały i rolowały pod kołami całe fragmenty siatki.

W lipcu do Normandii dotarły tzw. PSP (*pierced steel planks*), znane też jako *Marston mat*: metalowe, perforowane maty. Znacznie solidniejsze i niewrażliwe na zmienną pogodę, z powodu braków w zaopatrzeniu były jednak luksusem nie wszędzie osiągalnym. Początkowo lotniska w Normandii używano tylko w ciągu dnia do szybkiego zatankowania i uzupełnienia uzbrojenia (wiele wciąż pozostawało w zasięgu niemieckiej artylerii), a na noc jednostki wracały do swych stałych baz w Anglii. Niemniej jednak, do końca lipca większość jednostek myśliwsko-bombardujących 9. AF stacjonowało już we Francji. Jednymi z pierwszych w Normandii były 368. FG, stacjonująca na A-3 w Cardonville, 48. FG na A-4 w Deux Jumeaux, 371. FG w Beuzeville na A-6, 365. FG w Azeville (A-7) i 405. FG w Picauville (A-8). Również w czerwcu na drugą stronę Kanału przeniosła się 50. FG (na A-10 w Carentan)[10]. Z czasem Thunderbolty zaczęły

nently destroy them, proved in many cases very resistant and were quickly put back into use by the new owners.

The first to move to France were the Thunderbolts of Gen. Quesada's IX TAC. While the British 2nd TAF was assigned targets lying directly behind the captured beachheads, the 9th AF's Thunderbolts were tasked with flying ahead to interdict all the rail and road traffic travelling to Normandy: the idea being to cut off the battlefield and deny the enemy supplies and reinforcements. In practice, such a division of effort was neither practical nor feasible, as the Allies' target-of-opportunity tactics called for pounding the enemy wherever he dared to show up in the open. There is no doubt whatsoever, that the massive attacks by fighter-bombers had a tremendous impact on the German army's local potential, and even more so on its morale. The commander of the elite *Panzer Lehr* division, which was badly battered from the air while heading for the area of invasion, referred to the road from Vire to Bény-Bocage as *Jabo Rennstrecke* – 'a fighter-bomber racecourse'.

On D+12 (18th June), the 366th FG moved permanently to A-1. The other end of the overcrowded airfield was occupied by the 401st FS (of the 370th FG), a P-38 Lightning outfit. If any of the pilots of the ungainly-looking barrel-shaped Thunderbolts still envied the 401st's sleek, elegant fighters, it was not to be for long. They witnessed a P-38's emergency landing at A-1. Upon touching down the P-38 literally fell apart, breaking both of its slim booms. One of the propellers tore loose and sliced into the

[10] Aby nie ułatwiać pracy wywiadowi niemieckiemu, dla oznaczenia amerykańskich lotnisk polowych w wyzwalanej Europie nie używano nazw miejscowości, ale kodów literowo-cyfrowych: początkowo od A-1 do A-99, następnie Y-1 do Y-99, i w końcu od R-1 do R-98. RAF używał podobnego systemu, oznaczając swoje lotniska od B-1 do B-174. Część nazw była też zapewne trudna do wymówienia, a co dopiero zapamiętania!

przenosić się na betonowe pasy byłych baz Luftwaffe, które pomimo olbrzymich nakładów środków włożonych uprzednio w zniszczenie ich, okazały się bardzo trwałe i szybko przywracano je do stanu używalności.

Pierwsze do Francji przeniosły się Thunderbolty IX TAC pod dowództwem gen. Quesady. W celu efektywnego rozłożenia sił na nowym froncie ustalono, że brytyjska 2. TAF będzie atakowała cele w bezpośrednim sąsiedztwie przyczółka, zaś Thunderboltom 9. AF powierzono rolę blokowania niemieckim posiłkom dostępu do Normandii poprzez atakowanie transportu kołowego i kolejowego dalej w głąb lądu. W praktyce, utrzymanie takiego sztywnego podziału zadań nie było możliwe ani sensowne. Nie ulega wątpliwości, że wpływ tych zmasowanych ataków na potencjał militarny Niemców, a tym bardziej na ich morale, był olbrzymi. Dowódca Dywizji „Panzer Lehr", która poniosła poważne straty od ataków z powietrza w czasie przemarszu w rejon inwazji, określił drogę z Vire do le Bény-Bocage mianem *Jabo Rennstrecke* (tor wyścigowy myśliwców bombardujących).

W dniu D+12 (18 czerwca) na A-1 przeniosła się cała 366. FG. Na drugim końcu zatłoczonego lotniska usadowiły się Lightningi z 401. FS (370. FG). Jeśli któryś z pilotów beczułkowatych z kształtu Thunderboltów zazdrościł kolegom z 401. FS ich smukłych, eleganckich myśliwców, to tylko do czasu. Pewnego razu byli oni świadkami awaryjnego lądowania Lightninga na A-1. W chwili zetknięcia z ziemią P-38 dosłownie rozpadł się na kawałki, łamiąc oba wąskie kadłuby. Jedno z wyrwanych śmigieł, wirując w powietrzu, przeorało kokpit, omal nie zabijając pilota. Elegancki Lightning zmienił się w bezkształtny, zdemolowany wrak; P-47 wychodziły cało z gorszych opresji.

cockpit, missing the pilot by inches. In a matter of seconds the elegant Lightning had been reduced to a heap of twisted metal. Thunderbolts were known to survive such experiences much better.

Beginning on 20th June, the 9th AF's Thunderbolts supported a ground assault on some fortified German positions around Cherbourg. In early July they came to the aid of the American 90th Infantry Division, which fought a vicious battle against German paratroopers holding the dominant hill, Monte Castre (west of Carentan), better known as 'Hill 122'.

During the air attacks against enemy fortifications in Cherbourg it became apparent that 500-pound bombs were insufficient to knock out concrete pillboxes. Many of the hastily constructed forward airstrips were too short and too bumpy to allow the P-47s to take off with a 1000-pound bomb (approx. 450 kg) under each wing. A more stable arrangement entailed fitting a big 1000 pounder under the belly of a Thunderbolt, but this was not possible because the bomb fins fouled the ground. Without further ado, the stabilizing fins were removed. The problem was, however, that bombs without fins tumbled down wildly and either missed their target altogether or failed to explode. Someone then came up with the idea of shortening the bomb fins – and a satisfactory solution had been found.

On 22nd June, Messerschmitt 109s of III./JG 26 were scrambled to intercept some American 'Jabos' (as fighter bombers were known to the Luftwaffe) being followed by German radar. However, when southeast of Caen JG 26's pilots ran into some Thunderbolts of the 365th FG, and the tables were quickly turned. One of those who failed to return from this sortie was

Jeszcze dymiące, porzucone na poboczu niemieckie działo przeciwpancerne Sturmgeschütz. Na froncie zachodnim najczęstszym przeciwnikiem jakże groźnej niemieckiej broni pancernej był nie czołg, ale myśliwiec bombardujący.

Burned-out, still smoking Sturmgeschütz tank destroyer. In the West the most lethal enemy of German armour was not a tank, but a fighter-bomber.

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

James Crow coll.

Od 20 czerwca Thunderbolty 9. AF wspierały natarcie na umocnioną pozycję niemieckiej obrony w Cherbourgu, a następnie, na początku lipca, interweniowały na wezwanie amerykańskiej 90. Dywizji Piechoty, która prowadziła zaciekłe walki z niemieckimi spadochroniarzami o dominujące nad okolicą wzgórze Mont Castre (na zachód od Carentan), znane jako Wzgórze 122.

W czasie ataków na umocnione pozycje wroga w okolicy Cherbourga okazało się, że 500-funtowe bomby nie wystarczały do rozbijania bunkrów. Wiele pasów naprędce budowanych lotnisk polowych było zbyt wyboistych i krótkich, by pod skrzydłami P-47 podwiesić dwie bomby 1000-funtowe, natomiast zawieszona na zaczepie pod kadłubem tysiącfuntówka (ok. 450 kg) zahaczała lotką o ziemię. Niewiele myśląc, z bomb usunięto stabilizujące lotki, ale wówczas okazało się, że po zrzucie koziołkujące bezładnie bomby nie wybuchały. Ktoś wpadł na pomysł przycięcia lotki i tym razem wszystko poszło jak należy.

22 czerwca stacjonujące pod Paryżem Messerschmitty 109 z III./JG 26 wystartowały na przechwycenie amerykańskich *Jabo*, jak Niemcy określali myśliwce bombardujące. Kiedy jednak na południowy wschód od Caen piloci JG 26 natrafili na Thunderbolty z 365. FG, role szybko się odwróciły. Jednym z zestrzelonych był *Kapitän* 11./JG 26, Lt. Peter Reischer, który poprowadził swój *Staffel* na to niefortunne polowanie. Tymczasem na zachód od Vire kolejną potyczkę z III./JG 26 stoczyli piloci 368. FG. W wyniku tych dwóch starć Amerykanie odnotowali zestrzelenie ośmiu Bf 109, jednak na koniec dnia III./JG 26 nie mogła doliczyć się aż dwunastu pilotów. Był to poważny cios jak na jedną *Gruppe*, która i tak rzadko kiedy mogła wystawić do akcji pełny skład pilotów. Coraz bardziej nieliczni *Experten* wciąż potrafili dziesiątkować formate the *Kapitän* of 11./JG 26, Lt. Peter Reischer. At the same time, other pilots of III./JG 26 were clashing with the 368th FG west of Vire. As a result of these skirmishes Thunderbolt pilots claimed eight Bf 109s shot down – but, by the end of the day, as many as 12 pilots of III./JG 26 were posted missing. It was a disheartening blow for one *Gruppe* to bear, especially as, by that period of war, they rarely had a full complement of pilots. The diminishing number of Luftwaffe *Experten* were still able to exact a heavy toll amongst the ranks of the Thunderbolts. On 1st July, for example, Hptm. Walter Krupinski, *Kommandeur* of II./JG 11, claimed three P-47s shot down in one minute between Douai and Cambrai. Such singular actions, however, had no effect on the overall situation.

June of 1944 proved a tough month for the fighter-bomber Thunderbolt units. Though light *Flak* remained their most fearsome enemy, losses to enemy fighters were soaring. In May 1944, German pilots reported the destruction of 50 Thunderbolts: but the following month, from D-Day to the end of June, they claimed over 200! This statistic alone demonstrates how important the destruction of the Thunderbolt force had become to the Germans. However, it was the Luftwaffe that was to emerge as the loser of this titanic battle, having stripped bare its Reich defence fighter force because of the Normandy landings. By the end of June, the Germans had lost nearly half of the 998 fighter aircraft they had brought to France. For every destroyed Allied fighter aircraft, the Germans were losing three.

The sheer scale of the air combats over Normandy in June and July 1944 gave rise to several five-victory aces among the 9th AF's fighter-bomber pilots, even though they were supposed to avoid contact with enemy fighters

Przegląd silnika w P-47D-25-RE z 362. FG (9. AF) w czerwcu 1944 roku, jeszcze w Anglii, przed przeprowadzką do Francji. Pierwszą bazą 362. FG w Normandii było lotnisko A-12 w Lignerolles (od 18 lipca).

P-47D-25-RE of 362nd FG (9th AF) undergoes its engine check, June 1944, still in England, before the move to France. The first Normandy base of 362nd FG was A-12 at Lignerolles (since 18th July).

cje P-47, chociaż takie pojedyncze wyczyny nie miały żadnego wpływu na ogólną sytuację. Dla przykładu, 1 lipca w ciągu jednej minuty Hptm. Walter Krupinski, *Kommandeur* II./JG 11, zgłosił zestrzelenie pomiędzy Douai i Cambrai trzech Thunderboltów.

Podczas gdy w maju 1944 roku niemieccy myśliwcy zgłosili zestrzelenie około pięćdziesięciu Thunderboltów, miesiąc później, od początku inwazji na Francję do końca czerwca, ponad 200! Ta liczba świadczy o tym, jak wielką wagę Niemcy przywiązywali do zwalczania Thunderboltów. Jednak w ostatecznym rozrachunku to Luftwaffe, która z powodu inwazji ogołociła siły obrony powietrznej Rzeszy z większości jednostek myśliwskich, wyszła z tego pojedynku pokonana. Do końca czerwca Niemcy stracili blisko połowę z 998 sprowadzonych do Francji myśliwców. Na każdy zniszczony aliancki myśliwiec, Niemcy tracili trzy.

Sama skala walk powietrznych nad Normandią w czerwcu i lipcu 1944 spowodowała, że również wśród pilotów myśliwsko-bombowych Thunderboltów 9. AF (którzy z zasady unikali kontaktu z myśliwcami wroga) pojawili się pierwsi wielokrotni zwycięzcy w pojedynkach z Luftwaffe. Co ciekawe, w przeciwieństwie do 8. AF w 9. AF nie uznawano samolotów zniszczonych na ziemi jako równoważne ze zwycięstwami w powietrzu. Najwyraźniej uważano, że piloci 9. AF nie potrzebują dodatkowej motywacji, gdyż niszczenie samolotów na ziemi leży w ich podstawowym zakresie obowiązków.

Kolejnym asem Thunderboltów 9. AF został Lt. Col. Robert Coffey z 365. FG „Hell Hawks". 2 lipca 1944 roku, lecąc na swoim P-47D-25 „Coffey's Pot" („C4-Y", 42-26407), jednym z pierwszych P-47 z kroplową owiewką przydzielonych do 9. AF, zestrzelił samotnego Bf 109 nad Forét-de-Saint-Euroult – swoje piąte zwycięstwo. Trzy dni później, nad Dreux, strącił kolejnego Mes-

whenever possible. Of interest is the fact that it was considerably harder to become an ace in the 9th AF than in the 8th AF, because in the 9th AF 'ground victories', i.e. enemy aircraft destroyed by strafing, were not equal to air victories and, as such, did not count towards 'acedom'. Perhaps it was thought that the 9th AF's pilots didn't need any extra motivation to carry out their 'ground work' – their primary duty.

One Thunderbolt pilot of the 9th AF to make 'ace' was Lt. Col. Robert Coffey of the 365th FG. On 2nd July, while flying his P-47D-25 "Coffey's Pot" (coded "C4-Y", s/n 42-26407), one of the first 'bubbletops' in the Ninth, he shot down a solitary Bf 109 over Forét-de-Saint-Euroult – for his fifth victory. Three days later, he bagged another Messerschmitt over Dreux, which proved to be his last victory. On 11th July, while strafing an airfield at Angres, he was hit by *Flak* and crash-landed nearby. Although he successfully evaded capture and got back to England, he didn't return to combat flying, assuming a post in the 9th AF's headquarters.

Meanwhile, the 56th FG, veterans of the air war in the West, found a way to reconcile their temporary fighter-bomber duties with the extermination of the Luftwaffe. On 4th July the unit was bombing the German airfield at Conches, when a gaggle of Messerschmitts appeared. If there were twenty of them, none returned to their base –for the 56th claimed twenty 109s destroyed on that day (including three by Lt. George Bostwick of the 62nd FS), thereby pushing the unit's victory tally past the 500 mark. By that time, 38 pilots of the 56th had achieved the coveted status of 'five-victory ace'.

There were some lightning careers among the 9th AF's Thunderbolt pilots, too. On the morning of 5th July 1944, Lt. Edwin Fisher of the 377th FS (362nd FG) flew as escort for some Marauders bombing an ammunition dump at

James Crow coll.

Szczątki P-47D-28-RA z 494. FS, 48. FG (9. AF) w bazie Woodchurch w Anglii, 1944 rok. Na pierwszym planie równie zdekompletowana... latająca bomba V-1.

Remnants of P-47D-28-RA of 494th FS, 48th FG (9th AF) at Woodchurch airbase, England, 1944. In the foreground an equally wrecked... V-1 'buzz bomb'!

San Diego Aerospace Museum coll.

P-47D-15-RE „All Hell" (s/n 42-76234, „HV-P") jednego z czołowych asów USAAF nad Europą, Maj. Roberta „Boba" Johnsona z 61. FS, 56. FG. Johnson wrócił do Stanów Zjednoczonych w maju 1944 roku, a jego samolot służył dalej. 24 lipca 1944 roku zdemolował go, w czasie kołowania w bazie 56. FG w Boxted, Lt. William Hudson. Na grzbiecie samolotu dobrze widoczny ślad po zamalowanej górnej części „pasów inwazyjnych".

This rare shot shows P-47D-15-RE "All Hell" (s/n 42-76234, "HV-P"), formerly flown by one of USAAF's top aces, Maj. Robert 'Bob' Johnson of 61st FS, 56th FG. Johnson returned to the States in May 1944 but his Thunderbolt soldiered on. On 24th July 1944 it was damaged during taxiing by Lt. William Hudson at 56th FG's base in Boxted. Of note are overpainted 'invasion stripes' on the aircraft's spine.

serschmitta, swoje ostatnie zwycięstwo. 11 lipca, w czasie ataku na lotnisko w Angres, został trafiony przez *Flak* i musiał lądować przymusowo. Pomimo tego, że udało mu się uniknąć schwytania i przedostać do Anglii, do latania bojowego już nie wrócił, zajmując stanowisko sztabowe w dowództwie 9. AF.

Tymczasem 56. FG, weterani walk na zachodzie Europy, z powodzeniem godzili swoje nowe obowiązki myśliwsko-bombowe z trzebieniem Luftwaffe. 4 lipca jednostka właśnie bombardowała niemieckie lotnisko w Conches, kiedy w polu widzenia pojawiła się grupa Messerschmittów 109. Jeśli było ich dwadzieścia, to żaden nie wrócił do swojej bazy – tyle właśnie dopisała do swojego konta 56. FG (w tym trzy Lt. George Bostwick z 62. FS), tym samym przekraczając próg 500 zestrzeleń. W tym czasie już trzydziestu ośmiu pilotów 56. FG zdobyło status asa z pięcioma zestrzeleniami.

Błyskawiczną karierę myśliwca, jak na 9. AF, zrobił Lt. Edwin Fisher z 362. FG „Mogin's Maulers". Rankiem 5 lipca jego 377. FS osłaniał Maraudery bombardujące skład amunicji w Senonches; w starciu z Messerschmittami 109 Fisher odniósł swoje pierwsze zwycięstwo. Po południu tego samego dnia 377. FS wykonał patrol w okolicach Argentan – Chartres. W pobliżu Rouen piloci natknęli się na inną jednostkę P-47, osaczoną przez ok. piętnaście Focke-Wulfów. Tym razem Lt. Fisher posłał do ziemi dwóch Niemców. Po podwójnym zwycięstwie 13 lipca, już jako kapitan, został asem, jednym z aż... trzech, jakich 362. FG dorobiła się do końca wojny (tj. więcej niż jakakolwiek inna jednostka Thunderboltów z 9. AF).

Tego samego dnia podwójne zwycięstwo zdobył również dowódca 362. FG, Col. Morton Magoffin (jego trzecie i czwarte) latający na P-47D-23 „Carol Ann II" („E4-M", 43-25682). Po udanym bombardowaniu stacji rozrządowej w Montargis, na południowy wschód od Paryża, jednostka zmierzała już w stronę bazy, kiedy przed nimi pojawił się *Schwarm* Focke-Wulfów. Magoffin i Fisher podzielili się nim równo po połowie.

Senoches; in a clash with Messerschmitts he scored his first victory. In the afternoon of the same day, the 377th FS flew a sweep over the area of Argentan-Chartres. Near Rouen its pilots came across another P-47 squadron heavily engaged by some 15 Focke Wulfs. This time, Lt. Fisher knocked down two of the German fighters. After a double victory scored on 13th July, by which time he held the rank of captain, he became an ace of the 362nd FG – one of three, more than any other Thunderbolt outfit of the 9th AF achieved. On the very same day, another double victory was scored by the commander of the 362nd, Col. Morton Magoffin (his third and fourth), flying P-47D-23 "Carol Ann II" (coded "E4-M", s/n 43-25682). After successfully bombing a marshalling yard at Montargis, south-east of Paris, the unit was heading home when a *Schwarm* of four Focke Wulfs popped out of the clouds ahead of them. Magoffin and Fisher shared them fifty-fifty.

On 5th July, F/Lt Witold "Lanny" Lanowski of the 61st FS scored his third victory with the 56th FG[11]; his buddy from the same squadron, Lt. Robert Keen, contributed three more. Of note is the fact that, during his combat tour with the 56th FG, Lt. Keen fired at German aircraft successfully on only two occasions – on 13th May, and again on 5th July 1944 – each time shooting down three opponents! Other Thunderbolt pilots, who happened to run into some the remaining German *Experten*, were less fortunate. Of the 20 claims filed by German fighter pilots in the West on that day, 14 were P-47s. Hptm. Julius Meimberg, *Kommandeur* of II./JG 53, and Obstlt. Kurt Bühligen, *Kommodore* of JG 2, each claimed two.

The following day, on 6th July, the 56th FG was jumped by some 40 Messerschmitt 109s while carrying out a fighter-bomber mission near Bernay. During this scrap, Lt. Joe Curtis of the 63rd FS scored a victory in a most extraordinary way: "After we jettisoned our bombs, we

[11] Lanowski scored his fourth and last victory with 56th FG and USAAF on 18th November 1944.

5 lipca swoje trzecie zwycięstwo odniósł F/Lt Witold „Lanny" Łanowski z 61. FS (56. FG)[11]; jego kolega z dywizjonu, Lt. Robert Keen, aż trzy. Co ciekawe, w czasie swojej tury bojowej z 56. FG Lt. Keen tylko dwa razy strzelał celnie do Luftwaffe, 13 maja i 5 lipca, za każdym razem zestrzeliwując od razu po trzy samoloty. Inni piloci Thunderboltów, zwłaszcza ci, którzy tego dnia natrafili na tzw. *Experten* niemieckiej Luftwaffe, mieli zdecydowanie mniej szczęścia. Na dwadzieścia zgłoszonych przez Niemców zestrzeleń aż czternaście to P-47; po dwa dopisali na swoje konta zestrzeleń Hptm. Julius Meimberg, *Kommandeur* II./JG 53 i Obstlt. Kurt Bühligen, *Kommodore* JG 2.

6 lipca, w trakcie misji myśliwsko-bombowej, 56. FG została zaatakowana przez około czterdzieści Messerschmittów 109 w pobliżu Bernay. W czasie tej walki Lt. Joe Curtis z 63. FS odniósł zwycięstwo w niezwykły sposób: „[Na widok Niemców] zrzuciliśmy bomby i parę razy wykonaliśmy zwrot w stronę atakującego nieprzyjaciela, by rozbić jego formację. Po ostatnim takim manewrze wylądowałem z dwoma Me 109 na ogonie, ubezpieczanymi z góry przez kolejne sześć. Zrobiliśmy dwa pełne okrążenia, kiedy zdałem sobie sprawę, że wciąż wlokę ze sobą dodatkowy zbiornik z paliwem, przez co nie mogłem wykonać dość ciasnego zakrętu. Po odrzuceniu go jakimś cudacznym przypadkiem zbiornik uderzył w jednego z Me 109 za mną, urywając mu połowę lewego skrzydła. Wydaje mi się, że po trafieniu w skrzydło Messerschmitta zbiornik eksplodował. Spostrzegłem jeszcze, jak znokautowany Me 109 spadał stromą, lewoskrętną spiralą"[12]. Joe Curtis umknął pogoni pozostałych Messerschmittów, a pechowy Bf 109, „zestrzelony" przez niego potężnym 150-galonowym zbiornikiem, był jego ostatnim zwycięstwem w czasie tury bojowej z 56. FG.

[11] Swoje czwarte i ostatnie zwycięstwo z 56. FG i USAAF Witold Łanowski odniósł 18 listopada 1944 roku.
[12] Roger A. Freeman, *56th Fighter Group*, s. 91.

had to make several breaks into the enemy aircraft. The last break I participated in ended up with two Me 109s on my tail and six more giving the two top cover. We had completed two turns when I realised that I still had my external tank attached. I immediately released the tank, which gave me a much shorter turning radius. By some freak accident my external tank hit the second Me 109 and tore about half of his left wing off. I think the tank exploded when it hit the wing. I last saw the Me 109 in a steep spiral to the left"[12].

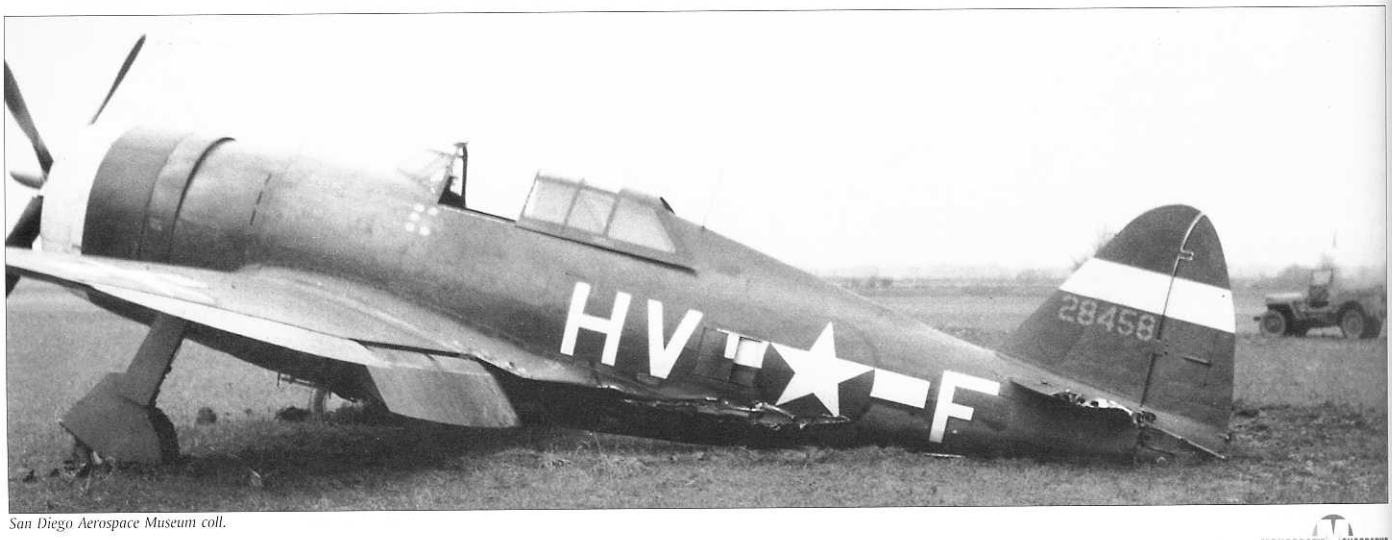
Joe Curtis managed to break away from the rest of his pursuers. The unfortunate Bf 109, "shot down" by the huge, 150-gallon drop tank, was his last victory of the war, giving him a final score of 3.5 kills.

On 7th July, another pilot of the 56th FG, Cpt. Frederick Christensen, had his share of 'fighter pilot's luck'. On that day he led the 62nd FS on an escort mission. Passing by an airfield near Gardelegen, he caught sight of some 30 aircraft, dispersed around its perimeter. As the 62nd FS came closer for a strafing run, they were delighted to see 12, three-motor Ju 52 transports, orbiting low in a landing pattern. Christensen's Thunderbolt quickly joined in the circle, firing short bursts from point-blank range, so that every single one hit its target. At the same time his wingman counted the successive geysers of fire that marked the crash sites of Christensen's victims... However, as Christensen lined up the fourth in his sights, the engine of his P-47 suddenly spluttered and coughed to a halt! Too busy shooting, he had forgotten to switch fuel tanks, but was fortunate enough to flip the valve switch just in time to coax the engine back to life. He went on to shoot down three more of the transports – for a total of six. These were to be his last victories with the 56th FG. With 21.5 victories to his credit, he was fourth on the list of the 56th FG's aces. During the

[12] Freeman, *56th Fighter Group*, p. 91.

Najmniej znany z Thunderboltów Francisa Gabreskiego, P-47D-5-RE (s/n 42-8458, „HV-F"). To właśnie lecąc na tym samolocie 26 listopada 1943 roku Maj. Gabreski, dowódca 61. FS, 56. FG, uzyskał dwa zestrzelenia i został asem. W tym czasie jego osobisty „HV-A" był w naprawie. 1 stycznia 1944 roku w czasie startu z Halesworth samolot rozbił Lt. Evan D. McMinn.

The least known of Francis Gabreski's Thunderbolts, P-47D-5-RE (s/n 42-8458, "HV-F"). Maj. Gabreski, the then CO of 61st FS, 56th FG, flew this very machine on 26th November 1943 when he scored two victories and became an ace. At that time his personal "HV-A" was being repaired. On 1st January 1944 5he aircraft was damaged on take-off from Halesworth by Lt. Evan D. McMinn.



San Diego Aerospace Museum coll.

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

7 lipca 1944 roku myśliwskie szczęście uśmiechnęło się do Cpt. Fredericka Christensena z 56. FG. Tego dnia prowadził on 62. FS na misję eskortową. Przelatując w pobliżu niemieckiego lotniska w Gardelegen, dostrzegł ponad trzydzieści zaparkowanych samolotów. Właśnie przymierzał się do ataku z lotu koszącego, kiedy oczom pilotów 62. FS ukazał się lepszy cel, można by wręcz rzec, wymarzony – do lotniska zbliżało się, z zamiarem lądowania, dwanaście wielkich, trzysilnikowych maszyn transportowych typu Ju 52. Thunderbolt Christensena momentalnie włączył się w krąg powolnych Junkersów nad lotniskiem, a on sam przenosił ogień z jednego celu na drugi, strzelając krótkimi seriami z minimalnej odległości tak, by amunicji wystarczyło dla wszystkich. W tym czasie jego skrzydłowy liczył gejzery ognia buchające w niebo w miejscu upadku kolejnych samolotów. Nagle, kiedy Christensen przymierzał się do czwartego Junkersa, w jego Thunderbolcie... zgasł silnik! Pochłonięty strzelaniem, Christensen zapomniał przełączyć zbiorniki z paliwem. Na szczęście po błyskawicznym przekręceniu kurka paliwowego silnik momentalnie zaskoczył, a Christensen zestrzelił jeszcze trzy Ju 52 – w sumie sześć. Były to jego ostatnie zwycięstwa powietrzne w tej wojnie. Na liście asów 56. FG uplasował się na czwartym miejscu, z wynikiem 21,5. W czasie tej samej akcji nad Gardelegen

same action over Gardelegen three more Ju-52s fell prey to 2/Lt Billy Edens, also of the 62nd FS.

The Germans repaid this activity. By the evening of the same day I./JG 5 had claimed nine Thunderbolts in the vicinity of Rosičres-en-Santerre (including two by Hptm. Weissenberger), but on 7th July the Thunderbolt force was dealt another severe blow by enemy *Flak*. On that day, the 353rd FG was escorting Fortresses on a deep penetration raid over the Third Reich, when Col. Glenn Duncan spotted some enemy aircraft parked on an airfield at Wesendorf. Without hesitation – and despite intense anti-aircraft fire bursting all around them – he took the pilots of the 351st FS down for a low level attack. As he pulled up from strafing a He 111, a growing trail of smoke streaked back from his machine. Pressing on west, Duncan let the engine of his P-47D-22-RE "Dove of Peace" (coded "LH-X", s/n 42-25971) seize and then bellied-in northeast of Nienburg. Although they tried hard, his pilots couldn't find a suitable place to land and pick up their commander. Col. Duncan had no choice but to throw an incendiary grenade into the cockpit of his Thunderbolt and move on. He walked out of Germany and into Holland, where he joined a local resistance group. He finally returned to his unit as late as April 1945. During his time with the 353rd he scored 19.5 victories.

Normandia, lato 1944 roku, lotnisko polowe 9. AF. Pęknięta opona lub złamana lewa goleń spowodowała kraksę przy starcie i pożar tego Thunderbolta. Co ciekawe, nikt nie wydaje się przejmować wiszącymi pod prawym skrzydłem wiązkami bomb odłamkowych!

Normandy, summer 1944, one of the 9th AF's advanced landing grounds. Apparently, a blown tyre on take-off from a bumpy airstrip led to a broken port landing gear leg and, eventually, a crash and fire. Of special interest is the fact that no one seems to mind clusters of anti-personnel bomblets barely hanging under the starboard wing!

kolejne trzy Ju 52 zestrzelił 2/Lt. Billy Edens, również z 62. FS.

Niemcy nie pozostawali dłużni. Tego samego dnia wieczorem I./JG 5 zgłosiła w okolicy Rosieres-en-Santerre zestrzelenie aż dziewięciu Thunderboltów (w tym dwa Hptm. Weissenberger), ale najcięższą stratę 7 lipca siły Thunderboltów poniosły od ognia przeciwlotniczego. Tego dnia 353. FG eskortowała daleko w głąb Rzeszy Latające Fortece. W pewnym momencie dowódca jednostki, Col. Glenn Duncan spostrzegł na lotnisku w Wesendorf nieprzyjacielskie samoloty i bez wahania poprowadził 351. FS w dół do ataku, wprost w ogień baterii przeciwlotniczych. Kiedy po ostrzelaniu Heinkla 111 poderwał swojego P-47 do góry, za samolotem ciągnęła się już gęstniejąca smuga dymu. Lecąc jak najdalej na zachód, po 15 minutach Duncan zatarł silnik i musiał wylądować awaryjnie swoim P-47D-22-RE „Dove of Peace" („LH-X", 42-25971) na północny wschód od Nienburg. Towarzyszący mu piloci nie znaleźli w pobliżu odpowiedniego miejsca do wylądowania i podjęcia z ziemi swojego dowódcy. Col. Duncan wrzucił do swojego Thunderbolta granat zapalający i ruszył przed siebie. Na piechotę dotarł do Holandii,

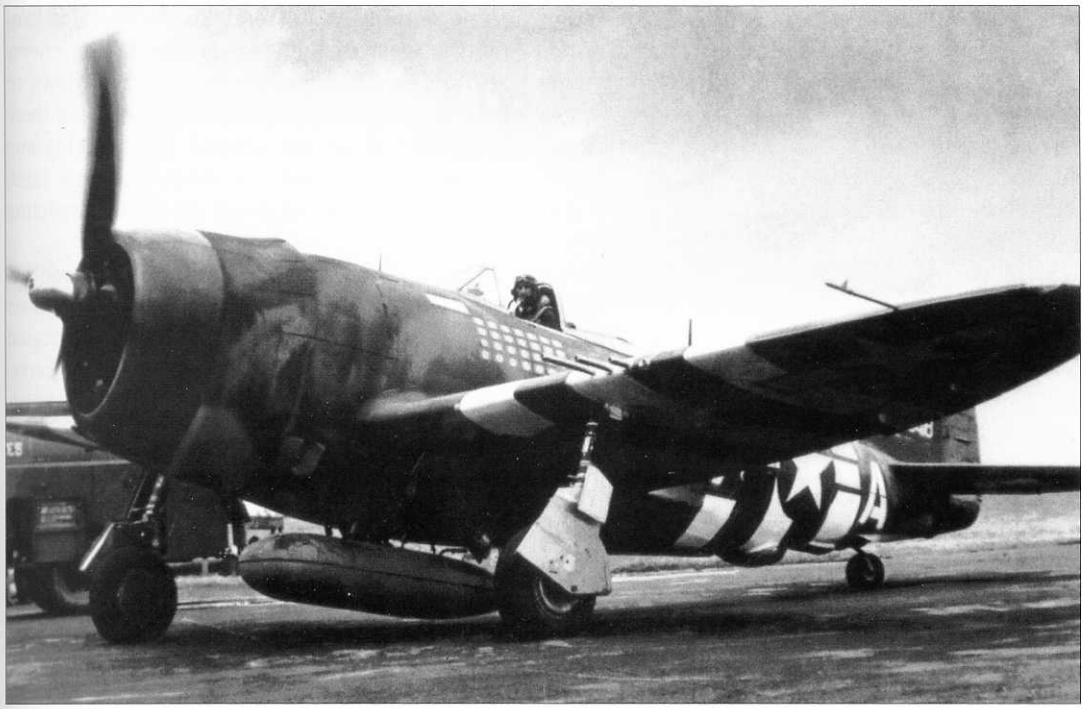
On 11th July the 366th FG was tasked with bombing bunkers near St. Lo, but due to rain and fog its pilots failed to locate their assigned targets. However, they caught sight of an apparently stray German tank. When the Thunderbolts dropped down to engage, the whole area suddenly lit up with muzzle flashes. It became apparent that they had stumbled upon a large panzer formation being concentrated for an assault on Isigny. Bombs rained down; the losses inflicted upon the enemy were assessed at 20 destroyed tanks. After quickly re-arming and refuelling, the 366th again located the German tank formation, this time knocking out a further 15 tanks. The Group's third consecutive raid, carried out despite pouring rain, gave the German tankers another mauling. Thrown into disarray, they gave up their plans to break through the American lines, whilst the 366th FG earned its first DUC[13]. Furthermore, in recognition of his bravery and skills during the attack on

[13] DUC (Distinguished Unit Citation) – awarded to units (not individuals) of the Armed Forces of the United States and cobelligerent nations for extraordinary heroism in action against an armed enemy occurring on or after 7th December 1941. It was established in February 1942.

Polowe lotnisko Thunderboltów 9. AF w Normandii. Załadunek półcalowej amunicji do komór w lewym skrzydle. W tle stosy skrzynek z amunicją i kanistry z benzyną.

A 9th AF's forward landing ground in Normandy. Ground crew load the battery of four port wing 'fifties' with belts of ammunition. In the background stacks of ammunition boxes and jerrycans.

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA



Jeden z najsłynniejszych Thunderboltów należący do asa asów USAAF nad Europą Lt. Col. Francisa Gabreskiego, dowódcy 61. FS w 56. FG (8. AF). Właśnie tym P-47D-25 (s/n 42-26418, „HV-A") leciał „Gabby" w czasie swojej ostatniej misji. Pod kadłubem zbiornik na 150 galonów paliwa.

One of the most famous Thunderbolts, the mount of the American ETO ace of aces, Lt. Col. Francis Gabreski, the CO of 61st FS, 56th FG (8th AF). 'Gabby' flew this very P-47D-25 (s/n 42-26418, "HV-A") during his last, ill-fated mission. Shackled up under fuselage is 150-gal. drop tank.

gdzie przyłączył się do miejscowego ruchu oporu. Do jednostki wrócił dopiero pod koniec kwietnia 1945 roku. W chwili zestrzelenia miał na koncie 19,5 zwycięstw powietrznych.

11 lipca 366. FG otrzymała zadanie zbombardowania niemieckich bunkrów w okolicy St. Lô, ale z powodu deszczu i mgły samoloty nie odnalazły celu. W polu widzenia pojawił się natomiast niemiecki czołg. Kiedy Thunderbolty ruszyły do ataku, nagle cała okolica rozbłysła wystrzałami różnokalibrowej broni i wówczas okazało się, że Amerykanie wpadli przez przypadek na dużą formację pancerną, przygotowującą się do ataku na Isigny. W dół posypały się bomby, a straty zadane nieprzyjacielowi oszacowano na dwadzieścia zniszczonych czołgów. Po zatankowaniu i podwieszeniu kolejnej porcji bomb samoloty 366. FG ponownie odnalazły niemiecką formację, tym razem uszczuplając ją o piętnaście czołgów. Trzeci wypad, wykonany w ulewnym deszczu, jeszcze raz doprowadził do spotkania z czołgami wroga. Po tych zawziętych atakach niemieckie plany uderzenia zwartą formacją pancerną na linie amerykańskie stały się nieaktualne, a 366. FG zdobyła swój pierwszy *DUC*[13]. Ponadto, w dowód uznania za brawurowy atak na kolumnę czołgów, Lt. Iley C. Gaar, dowódca jednej z sekcji, otrzymał *Distinguished Flying Cross*.

18 lipca wśród czterech zwycięstw zaliczonych pilotom 412. FS (373. FG) znalazł się *Staffelkapitän* 9./JG 26, Oblt. Victor Hilgendorff i jego skrzydłowy, zestrzeleni na północ od Dreux.

a column of enemy panzers, Lt. Illey C. Gaar, one of the flight commanders, was awarded the Distinguished Flying Cross.

The slaughter in the air did not abate, either. On 18th July, amongst the four victories credited to the 412th FS (373rd FG), were the machines of Oblt. Victor Hilgendorff, *Staffelkapitän* of 9./JG 26, and his wingman, shot down by Thunderbolts north of Dreux. Hilgendorff may have been 'executed in the air' whilst hanging in his parachute harness[14]. In response to such reports, the Luftwaffe's high command issued a special instruction to its pilots advising that, when bailing out, the ripcord should be pulled at the last possible moment.

Meanwhile, Lt. Col. Francis Gabreski of the 56th FG had amassed 28 aerial victories – more than any other American fighter pilot in the European Theatre of Operations. He was scheduled to return to the States on 20th July, but he couldn't resist the urge to fly 'just one more' combat sortie, his 166th. He removed his luggage from the awaiting transport aircraft and ran to his P-47D-25 ("HV-A", s/n 42-26418), glancing over at the operations board that showed the next mission. It was an escort flight to Frankfurt for the benefit of some Liberators, which were tasked with bombing the city's marshalling yards.

The B-24s, undisturbed, completed their mission and set course for England; there was no trace of German fighter opposition. Somewhat disappointed, Gabreski looked around for

[13] *DUC (Distinguished Unit Citation)* – odznaczenie grupowe dla jednostek amerykańskich (lub wojsk sprzymierzonych), wyróżniających się w boju szczególnymi osiągnięciami i męstwem. Zostało ustanowione w lutym 1942 roku.

[14] As claimed by Caldwell, *JG 26 Diary vol. II*, p. 304. In fact, claims that airmen had been shot at whilst hanging in their parachutes were made by all sides participating in the war, and were sometimes well founded.

Hilgendorff zginął rozstrzelany w powietrzu, kiedy opadał ku ziemi na spadochronie[14]. W odpowiedzi na takie przypadki dowództwo Luftwaffe wydało nawet specjalną instrukcję, by zestrzeleni piloci po skoku otwierali spadochron możliwie jak najpóźniej.

W międzyczasie Lt. Col. Francis Gabreski z 56. FG zgromadził na swoim koncie dwadzieścia osiem zestrzeleń, więcej niż jakikolwiek inny amerykański pilot myśliwski nad Europą. 20 lipca, w dniu swojego powrotu do Stanów, nie mógł się jednak oprzeć pokusie ostatniego, 166 lotu bojowego. Kiedy na dywizjonowej tablicy zobaczył trasę następnego lotu, zabrał z oczekującego samolotu transportowego bagaże i pognał do swojego P-47D-25 („HV-A", 42-26418). Była to misja eskortowa w osłonie Liberatorów bombardujących stację rozrządową w pobliżu Frankfurtu.

Po wykonaniu zadania B-24 zaczęły zawracać w stronę Anglii, jednak w powietrzu nie było ani śladu Niemców. Nieco rozczarowany, Gabreski wypatrzył w Bassenheim, parę kilometrów na zachód od Koblencji, nieprzyjacielskie lotnisko. Wysłana na rozpoznanie „sekcja żółta" zameldowała, że na lotnisku stoi parę niezamaskowanych Heinkli 111 i Messerschmittów 110. Chwilę później niebo nad lotniskiem zagrzmiało rykiem spadających z góry jak kamień Thunderboltów.

W poczuciu bezkarności z powodu swojego ostatniego lotu bojowego, Gabreski zignorował zasadę pojedynczego ataku i nie zważając na śmigające wokół pociski smugowe niemieckie-

[14] D. Caldwell, *JG 26 Diary*, vol. II, s. 304. Oskarżenia – niestety uzasadnione – o strzelanie do lotników wiszących bezradnie w uprzęży spadochronu padały ze wszystkich stron i wobec pilotów wszystkich armii biorących udział w tej wojnie.

some action. At Bassenheim, a couple of kilometres west of Koblenz, he spotted an enemy airdrome. His Yellow section was sent down to have a closer look and reported back that there were several uncamouflaged Heinkel 111s and Messerschmitt 110s on show. Moments later, the P-47s thundered down on the unsuspecting enemy.

Gabreski was in an adventurous mood because he was flying the last operational sortie of his tour. He broke the cardinal rule of ground attack wisdom, which cautioned against carrying out more than one pass if there was heavy return fire. Oblivious to the streaks of tracers whizzing past his machine, he returned again and again to hammer away at the parked Heinkels. When he noticed that one of his bursts was going above the target, he instinctively eased the stick forward. Gabreski recalled: "In reaction to this movement of the stick the aircraft's nose lowered and then I heard a hollow thump, which could only mean one thing – the aircraft had bounced off the ground! The thump was followed by a slight shudder, but what happened next made my heart skip a beat. The bottom of the fuselage had missed the ground but the propeller had chewed right into it. The tips were bent back and the pitch control mechanism was damaged. Oil spewed back on to my canopy and the engine began to vibrate violently"[15].

Moments later his Thunderbolt crash-landed, wheels up, into a nearby cornfield. Gabreski was not yet accustomed to the extra weight of his brand-new bubble-topped D-25 and it is possible that this was the reason why his Thunderbolt fatally "sank" and scraped the ground. The new version of the Thunderbolt carried

[15] Francis S. Gabreski, *Gabby pilot myśliwski*, p. 190.

Kolumna niemieckich transporterów opancerzonych Sd.Kfz. 250 i 251 z 2. pancernego batalionu rozpoznawczego 2. Dywizji Pancernej, zniszczona przez myśliwce bombardujące w połowie sierpnia 1944 roku w rejonie Carrouges.

A column of German armoured personnel carriers, type Sd.Kfz. 250 and 251, of 2nd armoured reconaissance battalion, 2nd Panzer Division, destroyed by fighter-bombers in mid-August 1944 in the area of Carrouges.

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

Samobieżne działa przeciwpancerne typu Marder z 2. dywizjonu przeciwpancernego SS, 2. Dywizji Pancernej SS „Das Reich", zniszczone przez lotnictwo w samym Roncey w dniach 27-28 lipca 1944 roku.

German Marder type tank destroyers of the 2nd SS-Panzerjäger-Abteilung, 2nd SS Panzer Division "Das Reich", destroyed by the Allied Air Force in Roncey on 27th-28th July 1944.

go *Flaku*, raz za razem zawracał, rozstrzeliwując kolejne Heinkle. Kiedy zauważył, że jedna z serii układa się ponad ostrzeliwanym bombowcem, odruchowo oddał lekko drążek od siebie. Sam Gabreski wspominał: „W reakcji na ten ruch drążka nos samolotu opuścił się w dół i wtedy właśnie przez samolot przebiegł głuchy łomot, który pochodzić mógł tylko od jednego – odbicia się samolotu od ziemi. Łomotowi nie towarzyszył wprawdzie zbyt silny wstrząs, ale to, co nastąpiło wystarczyło, aby serce moje podskoczyło do gardła. Rzeczywiście, spód kadłuba o ziemię nie uderzył, ale zaczepiło o nią śmigło. Zgięły się końcówki łopat i uszkodzeniu uległ mechanizm sterowania ich skokiem. W ułamku sekundy olej hydrauliczny wytrysnął na osłonę mojej kabiny, a silnik zaczął strasznie trząść"[15].

Chwilę później jego Thunderbolt zarył w ziemię na pobliskim polu pszenicy. Najprawdopodobniej przyczyną „osunięcia się" samolotu Gabreskiego za blisko ziemi była jego dodatkowa masa – nowy D-25 z kroplową osłoną kabiny zabierał więcej paliwa. Sam Gabreski wspomina w swojej autobiografii, że reszta pilotów zniszczyła ogniem karabinów maszynowych jego samolot. Co jednak ciekawe, zachowane zdjęcia ze źródeł niemieckich jasno pokazują, że Niemcy przechwycili Thunderbolta Gabreskiego niemal nietkniętego (nie licząc wygiętych łopat śmigła). Na jego burcie, pod kokpitem, widać wyraźnie równe szeregi dwudziestu ośmiu miniaturowych flag ze swastyką.

Pojmany po paru dniach ucieczki, Gabreski trafił do słynnego *Stalag Luft I* w Barth nad Mo-

[15] Francis S. Gabreski, *Gabby pilot myśliwski*, s. 190.

more internal fuel than its predecessors. In his memoirs Gabreski recounted that, as soon as he had clambered out of the cockpit, his pilots flew down to destroy the aircraft with gunfire. Curiously though, preserved photos from German sources clearly show that his distinctive P-47, sporting 28 miniature swastika flags on the fuselage side beneath the cockpit, fell into the enemy's hands almost intact.

Captured after several days on the run, Gabreski ended up in *Stalag Luft I* in Barth, on the Baltic coast, where he teamed up with his old friends from the 56th: Lt. Col. "Mac" McCollom and Maj. "Jerry" Johnson, both of whom had been shot down by *Flak*[16]. In time, they were to be joined by the first commander of the 56th FG, Col. Hubert Zemke. They were freed in May 1945 by exotic looking horse riders in tall fur caps – the Cossack cavalrymen of the Red Army.

Race to the Rhine and the invasion of southern France

In the weeks following D-Day, Thunderbolt units were heavily involved in supporting the American troops who were attempting to outflank the German Army south of Caen, around the town of Falaise. From 25th July, they participated in Operation "Cobra" – the American breakthrough at St. Lo. Whenever the attacks by ground troops got bogged down in the face

[16] McCollom was knocked down as early as November 1943, while "Jerry" Johnson in March 1944; for more details see vol. I and II of this monograph.

rzem Bałtyckim, gdzie spotkał swoich starych znajomych z 56. FG: Lt. Col. „Mac" McColloma i Maj. „Jerry" Johnsona, obu zestrzelonych przez *Flak*[16]. Z czasem dołączył do nich słynny, pierwszy dowódca 56. FG, Col. Hubert Zemke. Wolność odzyskali w maju 1945 roku, wyzwoleni przez jeźdźców w futrzanych czapach – służących w Armii Czerwonej Kozaków.

Wyścig do Renu i inwazja na Francję południową

W czasie kolejnych tygodni po inwazji Thunderbolty wspierały manewr oskrzydlający jednostek amerykańskich, który w rezultacie doprowadził do zamknięcia w kotle pod Falaise oddziałów niemieckich broniących Caen. Od 25 lipca Thunderbolty uczestniczyły w operacji „Cobra". Za każdym razem, kiedy wojska alianckie próbowały dokonać przełomu w liniach niemieckich, na pomoc wzywały P-47 – ich „latającą artylerię".

25 lipca Col. Hubert Zemke, dowódca 56. FG, po raz kolejny eksperymentował ze zdobycznym P-38. Zapalony taktyk Zemke wciąż szukał nowych sposobów na podniesienie efektywności bojowej swojej jednostki – tym razem celności zrzucanych bomb. Pierwsze próby nowej taktyki miały miejsce jeszcze w maju. „Hub" wypożyczył z 20. FG zmodyfikowanego P-38J w wersji „Droop Snoot", w którym w miejsce komory z bronią pokładową zainstalowano

[16] McCollom został strącony w listopadzie 1943, „Jerry" Johnson w marcu 1944 – patrz: *P-47 Thunderbolt vol. I* i *II*.

of determined resistance, the Thunderbolt "flying artillery" was called upon.

On 25th July, Col. Hubert Zemke, the CO of 56th FG, again set about experimenting with the unit's "captured" P-38. A devoted tactician, Zemke was constantly looking for ways to improve the combat effectiveness of his Group. This time, their bombing accuracy received his attention. The first trials took place in May. 'Hub' borrowed a P-38J from the 20th FG, which had been modified to the so-called 'Droop Snoot' configuration, in which the gun compartment was replaced by a glazed cockpit fitted with a Norden bombsight, as used in Flying Fortresses. The bomb aimer manning this highly sophisticated bombsight was to signal to Zemke's P-47s – each loaded with two 1000-pounders under the wings – when to drop their payload. On 30th May, Col. Zemke himself climbed aboard the 'Droop Snoot' and led his Thunderbolts on a premiere attack.

Initially, they planned to hit the railroad bridge at Creil, but the thunderous fusillade of German *Flak* that greeted them there, forced a change of plans. Shortly afterwards the one-thousand-pound bombs rained down on another railroad viaduct at Chantilly, some five miles to the south, knocking down three of its spans. Although the results of Zemke's experiment were very promising, the 20th FG soon demanded their 'Droop Snoot' back – and so, for the time being, the 56th reverted to more conventional techniques of bombing. Nevertheless, when another Lightning outfit – the 55th FG – began to convert to Mustangs, Col. Zemke once

Ofiary operacji „Cobra". Uszkodzone przez myśliwce bombardujące i porzucone na poboczu drogi działo samobieżne Hummel i Sd.Kfz. 251 z 2. Dywizji Pancernje SS „Das Reich", rejon Roncey, 25-27 lipca 1944 roku. Pojazdy należały do 2. pułku artylerii pancernej SS.

Victims of the operation „Cobra" – damaged by fighter-bombers and abandoned "Hummel" type self-propelled howitzer and a Sd.Kfz. 251 armoured personnel carrier of the 2nd SS Panzer Division "Das Reich", Roncey area, 25-27th July 1944. The vehicles belonged to the 2.SS-Panzer-Artillerie-Regiment.

Conseil Régional de Basse-Normandie / National Archives USA

San Diego Aerospace Museum coll.

Demontaż prawego skrzydła w P-47D-20-RE, po uszkodzeniach odniesionych 28 lipca 1944 roku. Przepalona na wylot klapa to prawdopodobnie efekt trafienia odłamkiem.

Dismantling starboard wing of a P-47D-20-RE, which suffered combat damage on 28th July 1944. The singed flap is probably was probably hit by shrapnel.

przeszkloną kabinę oraz słynny celownik bombowy Nordena, używany m.in. na Latających Fortecach. Obsługujący go bombardier miał dać sygnał do zrzutu bomb 1000-funtowych, podwieszonych pod skrzydłami P-47. 30 maja „Hub" Zemke osobiście zasiadł za sterami P-38 i poprowadził swoje Thunderbolty do próbnego ataku.

Początkowo celem miał być wiadukt kolejowy w Creil, ale potężna kanonada niemieckiej obrony przeciwlotniczej wymusiła zmianę planów. Chwilę później tysiącfuntówki posypały się na wiadukt kolejowy w Chattily, pięć mil na południe, burząc trzy przęsła. Chociaż efekty ataku były bardzo obiecujące, wkrótce 20. FG zaczęła upominać się o swojego specjalnego Lightninga i 56. FG, chcąc nie chcąc, musiała wrócić do klasycznej metody bombardowania z lotu nurkowego. Kiedy jednak inna jednostka Lightningów – 55. FG – zaczęła przezbrajać się w Mustangi, Col. Zemke zdobył egzemplarz wyposażonego w celownik bombowy P-38, który na tę okazję został nawet przemalowany w kolory 56. FG.

P-38J „Droop Snoot" wykonał tylko jedną misję bojową z 56. FG, która nieomal nie zakończyła się śmiercią dowódcy Grupy. 25 lipca Zemke wybrał się z jednym ze swoich poruczników w roli bombardiera na próbne bombardowanie lotniska Luftwaffe w Montdidier. Szybko okazało się, że celownik z bombowca wymaga „bombowego" podejścia do celu: prosto, równo i nie za szybko. Lecący jak po sznurku, na wysokości zaledwie 3600 metrów P-38 otrzymał bezpośrednie trafienie pociskiem przeciwlotniczym w prawy silnik. Lecąc na jednym sprawnym silnik

more acquired a bombsight-equipped P-38, which was duly repainted and coded in accordance with 56th FG schemes.

The 56th FG's 'Droop Snoot' flew only one combat mission, which nearly resulted in the death of Col. Zemke. On 25th July, he piloted the P-38 while one of his lieutenants performed the role of bomb aimer, for a test against the Luftwaffe airdrome at Montdidier. Unfortunately, use of the bombsight demanded a classic 'bombing run': straight, level, and not too fast. Flying like that, at only 3600 metres altitude, the P-38 promptly received a direct hit in the right engine from German *Ack-Ack*. Limping back on one engine, Zemke made it back to Boxted. Further experimentation with bombsights was cancelled.

At the end of July American troops managed to break through the German defences at St. Lo. Finally freed from the *bocage* country, they fanned out across France. The Germans, anxious to avoid encirclement south of Caen, rushed eastwards, travelling in broad daylight. For the fighter-bomber units this was a long-dreamed-of opportunity. Their actions proved devastating. On 26th July, a flight of Thunderbolts of the 405th FG detected a long column of German troops near Gavray, heading south. Vehicles at the head and the tail of the column were quickly destroyed, cutting off any escape route for the rest. The ensuing slaughter lasted for five hours. Near Gavray, the Germans lost over 400 vehicles and great numbers of troops.

On 30th July, two squadrons from the 404th FG, the 506th FS and the 507th FS – gave a particularly good account of themselves in clashes

niku, Zemke z trudem dociągnął do Boxted. Jak nietrudno zgadnąć, dalszych eksperymentów tego rodzaju zaniechano.

Po 25 lipca, kiedy to wojska amerykańskie przełamały front pod St. Lô i szerokim wachlarzem runęły w głąb Francji, Niemcy coraz częściej, chcąc uniknąć okrążenia, przemieszczali się po drogach za dnia. Dla myśliwców bombardujących była to wymarzona okoliczność i na efekty nie trzeba było długo czekać. 26 lipca patrol Thunderboltów z 405. FG odkrył długą kolumnę marszową niemieckich wojsk w okolicy Gavray, zmierzającą na południe. Zwiadowcy ostrzelali początek i koniec kolumny, unieruchamiając ją na drodze, po czym wezwali posiłki. Rzeź trwała niemal bez przerwy przez pięć kolejnych godzin. Niemcy stracili pod Gavray ponad 400 pojazdów, w tym wiele czołgów oraz znaczną ilość żołnierzy.

30 lipca dwa dywizjony z 404. FG – 506. i 507. FS – dokonały sporego, jak na Thunderbolty 9. AF, spustoszenia w szeregach *Jagdwaffe*. Późnym popołudniem 507. FS wpadł na grupę dwudziestu Bf 109 i Cpt. Thomas Weller zestrzelił dwa z nich. W tym czasie 506. FS, w czasie wykonywania misji myśliwsko-bombowej, został zaatakowany przez dziewięć Focke-Wulfów, które najwyraźniej przeliczyły się ze swoimi siłami. W krótkim, zażartym pojedynku 506. FS strącił pięciu Niemców. Około godziny 20.00 samoloty 507. FS wykonały jeszcze jeden patrol w okolicach Avranches; tym razem ze skutkiem trzech zestrzelonych Bf 109. Tym samym, do swojego uprzedniego, grupowego konta skromnych pięciu zestrzeleń, 404. FG dodała w jeden dzień kolejne dziesięć!

W pierwszych dniach sierpnia jednostki Thunderboltów wspierały z powietrza natarcie na zaciekle bronione niemieckie bastiony: Brest,

with the *Jagdwaffe*. In the late afternoon the 507th FS chanced upon a group of 20 Bf 109s and Cpt. Thomas Weller shot down two of them. At the same time, fully bombed-up P-47s of the 506th FS were challenged by ten Focke Wulfs, the latter clearly overestimating their supposed advantage. In a brief, vicious scrap the 506th FS shot down five of them. At around 20:00 hrs the 507th FS flew one more sweep in the vicinity of Avranches, this time 'nailing' three Bf 109s. In this way, the 404th FG's hitherto modest scoreboard of five victories was increased by ten in one day – not bad for a fighter-bomber unit!

During the first days of August 1944, Thunderbolts were called upon to assist in attacks against the German coastal fortresses at Brest, Lorient, St. Nazaire, St. Malo and Ile-de-Cezembre. In fact, Lorient and St. Nazaire, former U-boat bases, held out until the very end of the war in Europe. Despite heavy *Flak* and foul weather, the 362nd FG successfully carried out attacks on the port installations and *Kriegsmarine* ships trapped in Brest harbour. For these actions, the unit received its first DUC at the end of August.

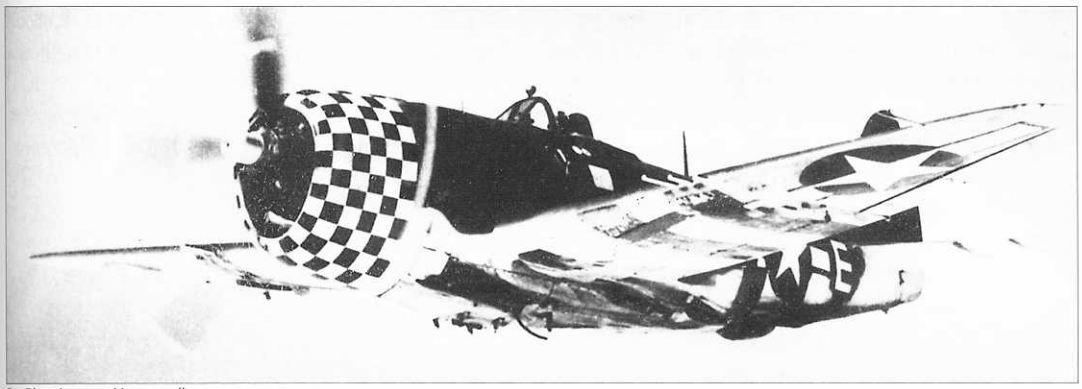
On 2nd August elements of the American 3rd Armoured Division came under merciless fire from German *Paks*, the feared anti-tank guns, hidden among buildings northwest of Mortain. The division called up "their" Thunderbolts – the 368th FG – and some direct hits were scored on the camouflaged batteries. The tanks of the 3rd moved on.

The cooperation between tank battalions and fighter-bomber aircraft improved with every passing day. On 2nd August the pilots of the 406th FG proved that the much– maligned tubular rocket launcher could be an effective

Skutki uboczne stacjonowania w pobliżu frontu. W tym P-47D-10-RE z 379. FS, 362. FG (9. AF), 27 lipca 1944 roku właśnie zakończono wymianę uszkodzonego steru wysokości, kiedy nadleciał zabłąkany pocisk artyleryjski.

Side-effects of being stationed near the frontline in Normandy. On 27th July 1944 groundcrew just finished their work on this P-47D-10-RE of 379th FS, 362nd FG (9th AF), replacing damaged rudder with a brand-new one, when a stray artillery shell rendered their work useless.

San Diego Aerospace Museum coll.



San Diego Aerospace Museum coll.

Cpt. Richard „Dick" Hewitt z 82. FS, 78. FG (8. AF) za sterami swojego P-47D-25-RE (s/n 42-26635, „MX-E"). Jedno ze zdjęć z sesji zdjęciowej zrobionej 8 sierpnia 1944 roku z brytyjskiego Lockheeda Hudsona, tuż przed rozpoczęciem przez Hewitta drugiej tury bojowej z 78. FG. Zdjęcia miały posłużyć załogom RAF-u do lepszego zapoznania się z sylwetką Thunderbolta.

Cpt. Richard "Dick" Hewitt of 82nd FS, 78th FG (8th AF) flying his P-47D-25-RE (s/n 42-26635, "MX-E"). This is one of many photos, taken on 8th August 1944 from a British Lockheed Hudson, shortly before Hewitt's start of his second combat tour with 78th FG. The photos were to allow RAF crews better familiarize themselves with a view of a Thunderbolt in flight.

Lorient, St. Nazaire, St. Malo, a także Ile de Cezembre. Lorient i St. Nazaire, bazy wypadowe U-Bootów na Atlantyk, broniły się do samego końca wojny. Pomimo silnego ognia przeciwlotniczego i niekorzystnej pogody 362. FG kontynuowała ataki na instalacje portowe i uwięzione w Breście okręty *Kriegsmarine*, za co pod koniec sierpnia została odznaczona swoim pierwszym *DUC*.

2 sierpnia elementy amerykańskiej 3. Dywizji Pancernej dostały się pod ogień niemieckich dział przeciwpancernych ukrytych w budynkach na północny zachód od Mortain. Wezwane na pomoc etatowe wsparcie powietrzne dywizji w postaci Thunderboltów z 368. FG rozbiło bezpośrednimi trafieniami baterie dział i 3. Pancerna mogła ruszyć dalej. Tego samego dnia piloci 406. FG udowodnili – pomimo wielu obiekcji – że podskrzydłowe wyrzutnie rakietowe typu bazooka też mogą być skuteczną bronią. Na zachód od Vire celnymi salwami zniszczyli dwa czołgi i dwie znienawidzone przez pilotów samobieżne baterie poczwórnie sprzężonych działek przeciwlotniczych, tzw. *Flak Wagon*. Z kolei samoloty 36. FG wysadziły w powietrze pociąg z amunicją w Noyon i kolejny w Appilly. Na pobliskim Kanale Oise Thunderbolty 36. FG ostrzelały barki.

Tymczasem myśliwce 8. AF wróciły do swojej pierwotnej roli, to jest osłony ciężkich bombowców latających nad III Rzeszę, ale coraz częściej po drodze zaglądały na lotniska Luftwaffe. Pomimo debiutu P-47D-25 z owiewką kroplową w maju tego roku, trzy miesiące później zaledwie jedna trzecia myśliwców 56. FG była w wersji „Bubbletop". Nowe D-25 pojawiały się w jednostkach sukcesywnie, w ramach uzupełnień. W niektórych jednostkach 9. AF starsze wersje „Razorback" latały do końca wojny.

4 sierpnia 8. AF bombardowała m.in. Hamburg, Bremę, Rostock i Peenemünde. Na przechwycenie bombowców Niemcy poderwali m.in. Bf 109G z II./JG 5, III./JG 53 oraz I./JG 3. Nad Hamburgiem Amerykanie natknęli się na znaczne siły wroga, oszacowane na 70 do 100 Messerschmittów 109. W obronie swoich podopiecznych Thunderbolty 353. FG wdały się w potężną bitwę z Niemcami, zestrzeliwując aż trzynaście z nich, za cenę jednego P-47 z 350. FS.

weapon in the right hands. West of Vire their underwing bazookas destroyed two tanks and two pieces of their most hated and formidable artillery opponent: mobile batteries of quadruple 20 mm AA guns, commonly known as 'Flak Wagons'. Meanwhile, the 36th FG blew up an ammunition train at Noyon and another at Appilly. At the nearby Oise Canal, the 36th FG strafed some barges.

Around that time, fighter aircraft of the Eighth Air Force were reassigned to their primary role, that of escorting heavy bombers in raids against the Third Reich. However, while ranging far and wide across Germany, they seized any opportunity to 'pay a visit' to noteworthy Luftwaffe airfields that might be in their vicinity. Despite the P-47D-25's debut in May of that year, three months later, only one third of the 56th FG's aircraft were 'bubble-tops'. New D-25s made their way to the unit gradually, as replacements for lost or 'war weary' machines. Some 9th AF's outfits retained their older 'Razorbacks' until the VE-Day.

On 4th August, the 8th AF targeted Hamburg, Bremen, Rostock and Peenemünde. German fighters, amongst them Bf 109Gs of II./JG 5, III./JG 53 and I./JG 3, came up in force. Over Hamburg the Americans clashed with some 70 - 100 Messerschmitt 109s. In defence of their charges, the Thunderbolts of the 353rd FG plunged into a spectacular air battle, shooting down 13 German fighters for the loss of only one P-47 of the 350th FS. As if that was insufficient for one day's work, on the return leg the pilots of the 353rd came across 20 German aircraft parked at Plantlünne airfield and wrecked three of them in a quick strafing pass. Still not satisfied, in the afternoon of the same day they returned to Plantlünne with 36 Thunderbolts and Lt. Col. William Bailey at the head of the formation. Along came their favoured 'brothers in arms' – the 56th FG – which on this occasion had loaded its P-47s with 250-pound bombs. Together they wiped out anything of value at Plantlünne airfield.

Meanwhile in Normandy, the Germans were coming to terms with the threat of being trapped en masse in northern France. On 7th

Jakby mając za mało walki jak na jeden dzień, w drodze powrotnej piloci 353. FG odkryli na lotnisku w Plantlünne ok. dwudziestu niemieckich samolotów i w szybkim ataku zniszczyli trzy z nich. Jeszcze tego samego popołudnia Lt. Col. William Bailey powrócił nad Plantlünne na czele trzydziestu sześciu Thunderboltów z 353. FG; razem z nimi zabrała się zaprzyjaźniona 56. FG, której samoloty uzbrojono na tę okazję w 250-funtowe bomby. Wspólnymi siłami Amerykanie dokończyli dzieła zniszczenia.

Tymczasem w Normandii Niemcy w pełni zdali sobie sprawę z niebezpieczeństwa okrążenia całej swojej armii we Francji północnej. Aby temu zapobiec, 7 sierpnia 1944 roku przeprowadzili silny kontratak z zamiarem odbicia Avranches. Tym samym zagrozili odcięciem 3. Armii gen. Pattona, która wychodziła już na tyły pozycji niemieckich. 1. Armia, która wzięła na siebie ciężar zatrzymania pancernej szpicy Niemców, natychmiast wezwała na pomoc swoje Thunderbolty i z ich pomocą niemiecki kontratak został odrzucony. Tego samego dnia 36. FG uderzyła na stację rozrządową w Chartres, gdzie zniszczyła około 100 wagonów.

W międzyczasie Niemcy próbowali wprowadzić do walk w Normandii swoje *Jabo*. I tak 7 sierpnia role odwróciły się: kilka uzbrojonych w rakiety Focke-Wulfów z I./JG 26, osłanianych przez kilkanaście Messerschmittów z III./JG 26, zostało dopadniętych przez Thunderbolty z 368. FG, zanim niemiecka formacja doleciała do celu. Kolejna próba przyniosła Niemcom taki sam rezultat wskutek starcia z 373. FG. W efekcie, JG

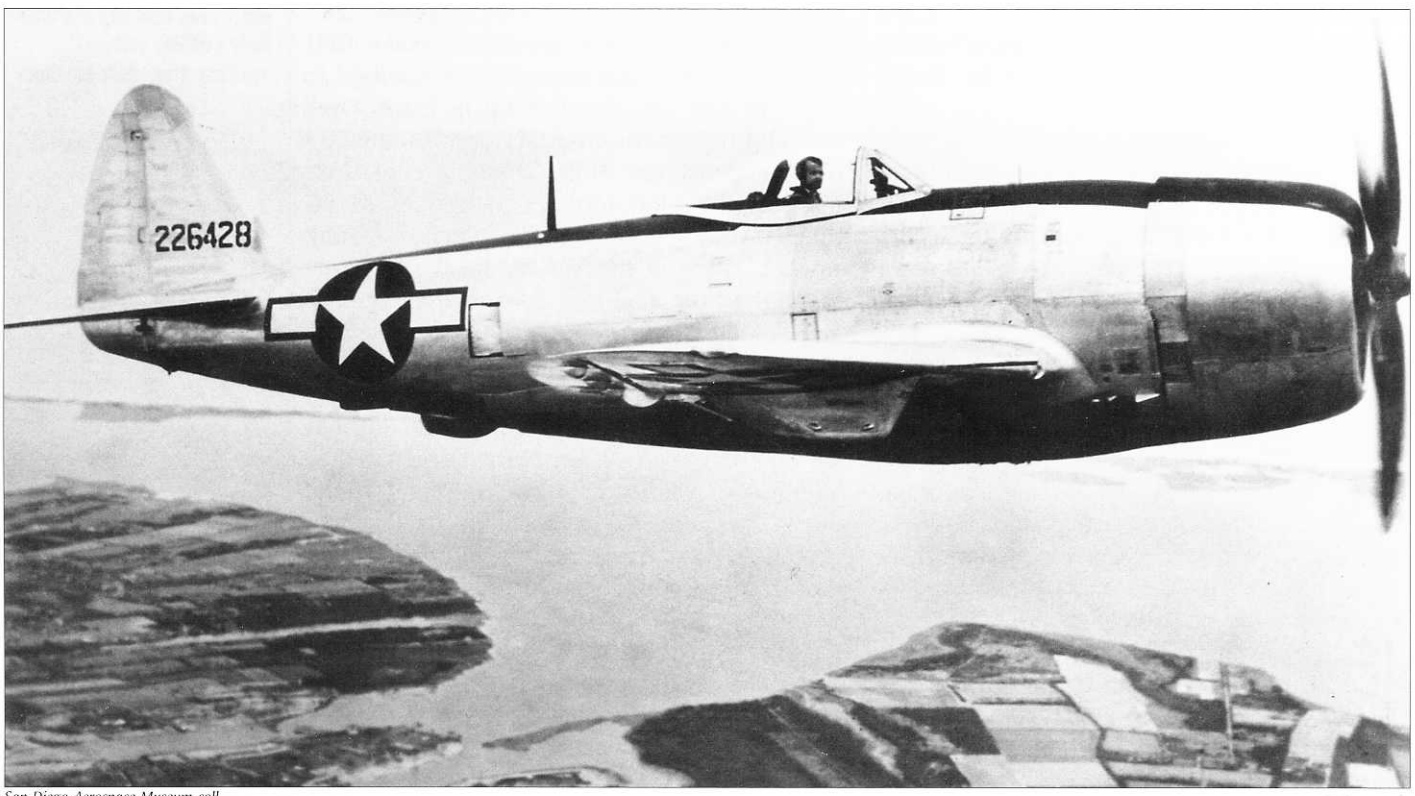
August 1944, in a desperate attempt to fend off the inevitable, their tank formations launched a strong counterattack with the aim of recapturing Avranches, thereby cutting off General Patton's Third Army, which was already threatening their rearward positions. The American First Army, which was to bear the brunt of the German panzer assault, immediately called upon "their" Thunderbolts loaded with bombs and rockets, a luxury the Germans didn't have. The ill-fated counterattack soon stalled. On the same day, the 36th FG set upon a marshalling yard in Chartres, where it destroyed about 100 railroad cars.

At that time, the Germans attempted to throw their own *Jabos* into the battle for Normandy. Hence, on 7th August the situation in the air reversed: a handful of rocket-armed Focke Wulfs of I./JG 26, escorted by a dozen Messerschmitts of III./JG 26, were bounced by Thunderbolts of the 368th FG, well before the Germans had even drawn near to their assigned targets. Another attempt to fulfil their task a couple of hours later proved equally frustrating as the Germans were forced to tangle with P-47s of the 373rd FG. In the course of those two missions JG 26 lost five aircraft: three shot down by the 373rd FG and two by the 368th FG. The following day JG 26 pilots twice more failed to reach the frontline, while the 373rd FG bagged two more of them.

On 9th August, in turn, 'fighter pilots' luck' favoured the 378th FS (362nd FG). In a fray with a dozen of Bf 109s the squadron achieved a victory somewhat humiliating to the German pi-

Jeden z pilotów fabrycznych Republic Aviation Company oblatuje nowego P-47D-25-RE (s/n 42-26448) ponad Long Island w stanie Nowy Jork.

One of Republic Aviation Company test pilots flying a brand-new P-47D-25-RE (s/n 42-26448) over Long Island, NY.



San Diego Aerospace Museum coll.

AFHRA coll.

Brig. Gen. Otto Weyland (po lewej), dowódca XIX TAC, przed jednym ze swoich Thunderboltów.

Brig. Gen. Otto Weyland (left), the commander of XIX TAC, by one of his Thunderbolts.

26 straciła pięć samolotów, trzy zestrzelone przez 373. FG i dwa przez 368. FG. Również kolejnego dnia pilotom JG 26 dwukrotnie nie udało się dolecieć do linii frontu, a 373. FG wzbogaciła się ich kosztem o kolejne dwa zestrzelenia.

9 sierpnia swój „dzień myśliwski" miał 378. FS, jeden z trzech dywizjonów 362. FG. W starciu z tuzinem Bf 109 jednostka osiągnęła dość upokarzający dla Niemców wynik siedem do zera. Tego samego dnia jeden z asów 362. FG, „Bill" Fisher z 379. FS dołożył od siebie do zbiorowego konta jednostki jeszcze dwa Bf 109 (jego szóste i siódme, a zarazem ostatnie zwycięstwo). Jako jedyny pilot P-47 z 9. AF Fisher zaliczył aż siedem zestrzałów. Kiedy następnego dnia w pobliżu Falaise ogień przeciwlotniczy strącił dowódcę 362. FG, Col. Magoffina (dostał się do niewoli), pozostał on jedynym „latającym" asem w jednostce.

12 sierpnia, w pobliżu Ger, piloci 368. FG wypatrzyli dwa niemieckie ambulanse holujące... działa przeciwpancerne. Oba zostały natychmiast zniszczone. W sierpniu Thunderbolty wykonały również szereg ataków na pomniejsze okręty Kriegsmarine, wciąż aktywne u wybrzeży Francji. 12 sierpnia P-47 z 371. FG zaatakowały grupę trałowców, które pomimo niewielkich rozmiarów posiadały silne uzbrojenie przeciwlotnicze. Kiedy chybiły zrzucone ze zbyt dużego pułapu bomby, Thunderbolty wdały się w morderczą wymianę ognia z niemiecką flotyllą. W jej efekcie jeden z okrętów, *Minensuchboot* M370, płonąc osiadł na mieliźnie w pobliżu Royan.

lots: seven victories to nil. On the same day, "Bill" Fisher of the 379th FS, one of the few 362nd FG's aces, shot down two Bf 109s for his 6th and 7th victories – the 7th being also his last. He was the only 9th AF Thunderbolt pilot to score as many as seven aerial victories. The following day near Falaise, *Flak* brought down Col. Magoffin, the CO of the 362nd FG, which meant that Fisher was the only ace of the unit still flying.

On 12th August, near Ger, pilots of the 368th FG spotted two German ambulance trucks... towing anti-tank guns. Both were duly burned to the ground. In August Thunderbolts also performed a series of anti-shipping missions against German naval units which were still active around the French Coast. On 12th August P-47s of 371st FG engaged a group of minesweepers. Those relatively small vessels were nevertheless well equipped with AA guns. When bombs, released too high, had missed, Thunderbolts swooped down for a deadly shootout with the German flotilla. In effect, one of the vessels – *Minensuchboot* M370 – caught fire and was permanently beached off Royan.

The situation facing the German divisions in Normandy was becoming increasingly desperate. On 14th August, the 405th FG provided air support for the American 7th Armoured Division in the area of Dreux/Nogent-le-Rotou and pounded the German troops until they began to... wave white flags. It was to become one of the rare occasions in military history where ground troops have surrendered to a group of aircraft: while the Thunderbolts of the 405th

Twarde lądowanie w trudnym terenie tego P-47D-22-RE (s/n 42-25559, „LM-R") z 62. FS, 56. FG, zakończyło się kompletnym zdemolowaniem samolotu. Pejzaż sugerowałby Holandię. Przełamany kadłub niechybnie oznaczał koniec kariery tego Thunderbolta.

Hard landing in difficult terrain nearly tore apart this P-47D-22-RE (s/n 42-25559, "LM-R") of 62nd FS, 56th FG. Although the location remains unknown, the landscape would suggest Holland. Broken 'spine' of the Thunderbolt meant that the machine was bound for scrap yard.

14 sierpnia 405. FG, osłaniająca amerykańską 7. Dywizję Pancerną w rejonie Dreux – Nogent-le-Rotou, prowadziła ostrzał kolumny nieprzyjaciela do momentu, kiedy Niemcy zaczęli wymachiwać białymi flagami. Nieczęsto w historii wojen zdarzało się, żeby wojska lądowe poddawały się... samolotom. Podczas gdy Thunderbolty z 405. FG huczały jak stado szerszeni nad głowami niemieckich żołnierzy, ich kolumna karnie pomaszerowała w stronę pozycji 7. Pancernej.

15 sierpnia 404. FG, wspierająca z powietrza 3. Dywizję Pancerną, wykonała aż jedenaście lotów bojowych w okolicy Rânes, tylko tego jednego dnia uszczuplając siły niemieckie o dwadzieścia dziewięć czołgów, pięć transporterów półgąsienicowych, dwanaście innych pojazdów opancerzonych, trzydzieści pięć ciężarówek i pięć stanowisk dział. Z kolei 373. FG, która tego dnia w pobliżu Dreux stoczyła kolejną potyczkę, tym razem z Bf 109 z III./JG 26, zapisała na swoje konto zestrzeleń w sumie aż dwanaście zwycięstw. Tego samego dnia miał miejsce bodaj najbardziej nieprawdopodobny incydent w historii użycia P-47 nad Europą. Dwa Thunderbolty z 356. FG, które oddaliły się od wyznaczonego rejonu działań o ponad 200 mil, znalazły się w okolicy Laval, gdzie ostrzelały... sztab 9. Armii Powietrznej USAAF! Osłaniająca sztab jednostka przeciwlotnicza odpowiedziała ogniem, zestrzeliwując jednego z Thunderboltów.

W połowie sierpnia 1944 roku niemiecka armia w Normandii była w odwrocie, jak się miało wkrótce okazać – mocno spóźnionym. Pomiędzy 16 a 19 sierpnia niemieckie dywizje, ściśnięte pomiędzy amerykańską 3. Armią na południu, 1. Armią na zachodzie i brytyjską 2. Armią na północy, kłębiły się na drogach wokół miasta Falaise, próbując przebić się na wschód, za Sekwanę. Na niebie panowały alianckie my-

buzzed above the Germans' heads like a swarm of angry hornets, the defeated troops obediently marched towards the American lines.

On 15th August, the 404th FG, which supported the American 3rd Armoured division, flew as many as 11 missions in the area of Rânes, knocking out a total of 29 tanks, five armoured carriers, 12 other combat vehicles, 35 trucks and five gun emplacements. Meanwhile, the 373rd FG, which again clashed with Bf 109s of III./JG 26 over Dreux, accounted for 12 victories.

On the same day, what was arguably most incredible incident in the P-47's entire operational history took place. Two stray Thunderbolts of the 356th FG, some 200 miles away from their assigned area of operations, turned up over Laval, where they proceeded to engage... the headquarters of the USAAF's Ninth Air Force! An anti-aircraft unit covering the headquarters shot down one of the assailants.

By mid-August 1944 the German army in Normandy was in full and hasty retreat. Between 16th and 19th August, a mass of German troops, squeezed between the American 3rd Army in the south, 1st Army in the West and the British 2nd Army in the north crowded the roads around the town of Falaise, struggling to break through to the east, towards the Seine. The skies above were totally dominated by Allied fighter-bombers. Lt. Robert Brulle of the 366th FG recalled: "The carnage was unbelievable. Vehicles were jammed bumper to bumper on the roads and parked helter-skelter in the fields. Because of the many aircraft attacking within the small area, it was necessary to queue in line and take turns. We were the nemesis of the German forces and were creating hell on earth."[17]

[17] Robert V. Brulle, *Angels Zero – P-47 Close Air Support in Europe*, pp. 37-38.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

śliwce bombardujące. Lt. Robert Brulle, pilot 366. FG, wspominał: „Rzeź była nieprawdopodobna. Pojazdy stały na drogach ściśnięte zderzak w zderzak lub porzucone bezładnie na polach. Z powodu wielkiej ilości samolotów atakujących tak mały obszar, ustawialiśmy się w kolejkę i czekaliśmy na swoją kolej. Byliśmy jak Nemezis niemieckiej armii. Urządzaliśmy istne piekło na ziemi"[17].

20 sierpnia status asa w jeden dzień niemal osiągnął pilot 362. FG, i to w iście brawurowym stylu. Lt. Joseph „Joe" Matte z 378. FS leciał na

[17] Robert V. Brulle, *Angels Zero – P-47 Close Air Support in Europe*, s. 37-38.

On 20th August one of the 362nd FG's pilots nearly became an ace-in-a-day – and in a very daring style. On that day, Lt. Joseph "Joe" Matte of the 378th FS led Yellow section, which flew as top cover for the squadron's Red section. North of Paris, his 'charges' were attacked from above by 12 Messerschmitt 109s.

Matte reported after the engagement: "I tried to warn Red Leader but some controller cut me out on the R/T. Red Leader saw them in time to start turning to the left. The (German) leader and his wingman wasted no time in getting on Red One and Two, so I went down to break this attack up. The two Huns saw me and climbed in a left turn, with me in perfect position to shoot.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Chociaż trudno w to uwierzyć, ten P-47D-23-RA (s/n 42-27603) z 378. FS, 362. FG (9. AF) nie był jedynym Thunderboltem, który wrócił z misji bojowej z przestrzelonym na wylot śmigłem. Wydarzenie miało miejsce 31 sierpnia 1944 roku.

Incredible as it seems, this P-47D-23-RA (s/n 42-27603) of 378th FS, 362nd FG (9th AF) was not the only Thunderbolt which returned to base with one of its propeller blades shot through. This incident occurred on 31st August 1944.

czele „sekcji żółtej", osłaniając znajdującą się poniżej „sekcję czerwoną". Na północ od Paryża na jego podopiecznych spadło z góry dwanaście Messerschmittów 109.

Matte w swoim raporcie po walce relacjonował: „Chciałem ostrzec dowódcę „sekcji czerwonej", ale jakiś operator lotów zagłuszył mój głos w eterze. Prowadzący Czerwonych zobaczył Niemców w porę i zaczął zakręcać w lewo. Prowadzący niemieckiej pary i jego skrzydłowy siedli na ogony Czerwonej Jedynki i Dwójki, więc pognałem za nimi, żeby rozbić ten atak. Obaj *Hunowie* zobaczyli mnie i odbili na wznoszeniu w lewo, wystawiając się tym samym na idealny strzał. Kiedy otworzyłem ogień z 200 jardów [ok. 180 metrów – przyp. aut.], ich Numer Dwa położył się w zakręt po wewnętrznej stronie łuku swojego prowadzącego. Miałem wrażenie, że każdy jeden pocisk wystrzelony przeze mnie doszedł celu – trafiony moją serią niemiecki skrzydłowy wywinął gwałtownie w prawo, wpadając prosto na swojego prowadzącego. Dwie eksplozje wstrząsnęły powietrzem i obaj *Hunowie* zwalili się w dół. Żaden z dwóch pilotów nie wyskoczył ze spadochronem"[18].

[18] Jerry Scutts, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, s. 47.

As I fired at 200 yards, the No 2 Hun went inside the turn of his leader. Every round seemed to hit him as he flipped to the right, directly into his leader. Two explosions resulted, and sent two Huns to earth. No one bailed out."[18]

Moments later Matte spotted another P-47 with four Messerschmitts tagged onto its tail and rushed forward to help. "The number two and number three broke to the right, the leader pulling up to the left in a steep climb. He did a roll and ended up in my gunsight, about 200 yards away. Just a short burst blew him to pieces. I flew through debris and picked up a little blood on my canopy."[19] His fourth quarry of the day was a little more fortunate. After a well-aimed burst the German pilot half-rolled his machine and bailed out.

Combat sorties were flown from dawn until late at night. From time to time, however, squadrons were forced to go off duty to give ground crews time to repair shot-up aircraft and allow engineers to fix runways, which were literally falling apart under the weight of the Thunderbolts. It was strenuous work – after all, the strip was 5000 feet long – but indispensable, as a single piece of sheet metal sticking out could puncture a tyre and make an aircraft nose over.

Each Thunderbolt had a four-person ground crew, comprised of the crew chief, the assistant crew chief, the armourer and a radio mechanic. An experienced team needed half an hour to make a P-47 ready for another sortie. Apart from those crews, there were several other specialists available to each unit, who were not assigned to a particular aircraft – like a sheet-metal specialist, a propeller specialist, an instrument specialist and others. Every Fighter Group was, in effect, a small army, numbering about a thousand men, both ground and flying personnel.

While their aircraft were being overhauled, the pilots indulged in spare time amusements – which at times could be almost as exciting as their regular job. On a cliff high above Omaha beach the flying personnel of A-1 found some abandoned Mauser rifles and they revelled in

[18] Jerry Scutts, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, p. 47.

[19] Jerry Scutts, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, p. 47.

Kapotaż Thunderbolta w czasie awaryjnego lądowania w jednej z baz w Anglii. Niestety autorowi nie udało się ustalić, do jakiej jednostki należał i kto był pilotem tego P-47 z maszerującym bosonogim człowieczkiem na okapotowaniu silnika.

This Thunderbolt cartwheeled during an emergency landing at one of USAAF's bases in U.K. Unfortunately, the author could not establish with certainty who had flown this P-47 adorned with a barefoot marching fellow on the cowling.

San Diego Aerospace Museum coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Efekt zderzenia dwóch Thunderboltów na pasie startowym.

Effects of violent collision of two Thunderbolts on a runway.

Chwilę później Matte spostrzegł innego P-47 z czwórką Messerschmittów na ogonie i ruszył na pomoc.

„Ich Numer Dwa i Trzy odbili w prawo, a prowadzący niemiecką formację wykręcił w lewo stromą świecą. Zrobił beczkę i wylądował prosto w moim celowniku, jakieś 200 jardów przede mną. Jedna krótka seria rozerwała go na strzępy. Kiedy przeleciałem przez resztki Messerschmitta wirujące w powietrzu, na mojej owiewce zostało trochę krwi"[19].

Jego kolejna, czwarta już tego dnia ofiara, miała więcej szczęścia. Po pierwszej celnej serii niemiecki pilot przewrócił swojego Bf 109 na plecy i wyskoczył ze spadochronem.

Loty bojowe wykonywano niemal bez przerwy, od świtu do nocy. Czasem misje zawieszano, by mechanicy mogli porządnie połatać podziurawione odłamkami samoloty, a inżynierowie naprawić rozpadające się pod ciężarem Thunderboltów maty PSP na lotniskach polowych. Była to niewątpliwie mozolna praca – pas miał przecież długość półtora kilometra – ale niezbędna, gdyż przebicie opony na wystającym kawałku blachy przy starcie lub lądowaniu mogło z łatwością skończyć się kapotażem.

Każdy Thunderbolt miał przydzieloną czteroosobową obsługę naziemną: szefa obsługi (*crew chief*), jego pomocnika (*assistant crew chief*), zbrojmistrza (*armourer*) i specjalisty od radia (*radio mechanic*). Doświadczony zespół obsługi naziemnej potrzebował ok. 30 minut na uzbrojenie, zatankowanie i ponowne przygotowanie do walki samolotu. Oprócz nich w jednostce znajdowali się nieprzypisani do konkretnych samolotów specjaliści różnej profesji, m.in. od łatania podziurawionych maszyn. Należy wspomnieć, że każda amerykańska *Fighter Group*, złożona z trzech dywizjonów, liczyła w sumie około tysiąca osób personelu!

W czasie gdy samoloty poddawano niezbędnym przeglądom, ich piloci znajdowali sobie rozrywki adekwatne do wykonywanego zastrzelania ich od dużych lądowych min, które Niemcy przymocowali na szczycie przeszkód przeciwko desantowi. Dzikie strzelanie pilotów doprowadzało ludzi z Marynarki do szaleństwa. Żołnierze rozładowujący ładunki na plażach kryli się przed odłamkami. Oficjalna skarga została złożona w odpowiednich rękach.

In early August 1944, all available Thunderbolts of the 12th AF, which hitherto had operated in the Mediterranean Theatre of Operations, were sent to attack targets in southern France[20]. Shortly afterwards the P-47 pilots fighting in the south of Europe had an opportunity to support "their" invasion on France. On 15th August Operation "Dragoon" started – the British and American amphibious landings on the French southern coast, between Toulon and Cannes. The Allied superiority was overwhelming and faced little resistance. Some 5000 Allied aircraft were summoned for Operation "Dragoon"; against them the Luftwaffe could launch no more than 200 of its own. After a week of fighting the first Thunderbolt units set up shop on the French Riviera.

In many places the Germans retreated with a haste bordering on panic, often abandoning their weapons intact. For the P-47 pilots it was a rare opportunity to have a closer look at their fiercest enemy, the German *Flak* guns, ranging from small-calibre rapid-fire guns to the infamous *Acht-Komma-Acht*, heavy 88 mm gun. What they saw was by no means encouraging:

"The 20mm flak position outside our villa had considerable impact on some pilots", recalled Bill Colgan of the 79th FG. "The guns were mounted in a powered turret, much like an airplane turret with a similar gunsight. Ammo was fed to each of the four guns by chutes from a supply down below. Some eight spare barrels were in racks alongside the guns. When one barrel burned out, it could be dumped overboard with the flick of a lever and another slapped in place and locked in position. Track-

[19] Jerry Scutts, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, s. 47.

[20] The combat history of 12th AF's Thunderbolts in the MTO will be dealt with in detail in vol. IV.

San Diego Aerospace Museum coll.

Anonimowy P-47D-11 z podwieszonym odrzucanym zbiornikiem na 108 galonów paliwa (widoczny w odbiciu kałuży) rozpłatał śmigłem ogon P-47D-2-RA (s/n 42-22533, „QI-V") z 361. FS, 356. FG (8. AF) na płycie lotniska w Martlesham Heath. Widoczność do przodu z kokpitu kołującego P-47 była praktycznie zerowa.

This anonymous P-47D-11, rigged with 108-gal. underbelly drop tank (note the reflection on the ground), chewed its propeller into the tail of the P-47D-2-RA (s/n 42-22533, "QI-V Bar") of 361st FS, 356th FG (8th AF) at Martlesham Heath. Forward visibility from a taxiing P-47 was practically null.

wodu. Personel latający A-1, siedząc wysoko na klifie ponad plażą Omaha, z lubością oddawał się strzelaniu ze znalezionych Mauzerów do min talerzowych, umocowanych przez Niemców na czubkach zapór przeciwdesantowych. Jak nietrudno zgadnąć, ta dzika strzelnica doprowadzała do szału amerykańską Marynarkę, której personel, rozładowujący zaopatrzenie na plaży, skarżył się na gwiżdżące nad ich głowami odłamki z eksplodujących min. Złożono oficjalną skargę w tej sprawie.

Na początku sierpnia 1944 roku wszystkie dostępne siły Thunderboltów 12. AF, operującej w basenie Morza Śródziemnego, zostały skierowane na cele w południowej Francji[20]. Wkrótce potem piloci P-47 walczący na nieco zapomnianym południu Europy mieli wziąć udział w „swojej" inwazji na Francję – 15 sierpnia ruszyła operacja „Dragoon", brytyjskie i amerykańskie lądowanie na francuskim wybrzeżu Morza Śródziemnego, pomiędzy Tulonem i Cannes. Przewaga aliantów była miażdżąca i nie napotkali oni większego oporu. Do operacji „Dragoon" zaangażowano m.in. 5000 samolotów alianckich wszystkich typów; przeciwko sobie miały co najing airplanes and birds with the system was extremely smooth and easy. Some pilots who operated this system said they wished they hadn't – it was better not to know that such guns were being fired at them."[21]

In the evening of 28th August 1944, Thunderbolts of the 79th FG, at that time stationed at St. Raphael/Fréjus (Y-12), were unexpectedly ordered to scramble. Their reconaissance flight up the valley of the Rhône river only confirmed earlier reports – a whole German army was on the move and retreating further north. A hail of fire greeted the Thunderbolts that flew down to take a shot at them. Out of three pilots sent on that mission only one returned. He reported a densely packed column of vehicles and horse-drawn carts in the vicinity the town of Montélimar; it stretched out for 50 kilometres!

The result of the ensuing air attacks against the German column, carried out by Allied fighter-bombers during the following two days, could only be compared to the carnage in the Falaise Gap. On 1st September 1944 the ground party of the 79th FG took the same route to their new base in Valence and were presented with a ghastly sight. For a distance of roughly 30 miles there

[20] Historia Thunderboltów 12. AF sprzed inwazji na Francję będzie opisana w czwartej części niniejszej monografii.

[21] Bill Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, pp. 104-105.

wyżej 200 samolotów Luftwaffe. Po tygodniu od rozpoczęcia inwazji pierwsze jednostki Thunderboltów stacjonowały już na francuskiej Riwierze.

W wielu miejscach Niemcy wycofywali się w popłochu, często pozostawiając broń na swoich stanowiskach ogniowych. Dla pilotów P-47 była to niezwykła okazja zapoznania się z ich najgroźniejszym przeciwnikiem, niemiecką artylerią przeciwlotniczą. Na południowym wybrzeżu Francji Niemcy porzucili broń przeciwlotniczą wszystkich możliwych typów – od małokalibrowych, szybkostrzelnych działek do ciężkich armat kalibru 88 mm, słynnych *Acht-Komma-Acht*. To, co zobaczyli amerykańscy piloci, nie było dla nich budujące: „Stanowisko poczwórnie sprzężonego działka przeciwlotniczego kalibru 20 mm, usytuowane niedaleko naszego miejsca zakwaterowania, zrobiło spore wrażenie na niektórych pilotach. Broń była zamontowana w napędzanej elektrycznie wieżyczce, przypominającej wieżyczki strzeleckie montowane na samolotach, i wyposażona w podobny celownik. Amunicja była dostarczana rynnami od dołu do każdego z czterech działek. Obok, na stojaku, było przygotowanych jakieś osiem zapasowych luf. Kiedy któraś z luf przegrzała się, można ją było zrzucić jednym pociągnięciem dźwigni i błyskawicznie wymienić na nową. Prowadzenie w celowniku przelatujących w pobliżu samolotów lub ptaków było bardzo płynne i łatwe. Niektórzy piloci, którzy mieli okazję obsługiwać ten system, przyznali, że nie był to dobry pomysł – lepiej było nie wiedzieć, że strzelano do nich z takiej broni"[21].

Wieczorem 28 sierpnia 1944 roku stacjonujące na lotnisku St. Raphael/Fréjus (Y-12) samoloty 79. FG poderwano do natychmiastowego startu. Ich lot na rozpoznanie w górę doliny Rodanu potwierdził wcześniejsze doniesienia – drogą na pół-

[21] Bill Colgan, *WWII Fighter Bomber Pilot*, s. 105.

were burned-out wrecks of all sorts, pushed in heaps to either side of the road by American bulldozers; the entire area was drenched by the heavy, sickening stench of decaying bodies, human and animal. During those two days, fighter-bomber aircraft, most of them Thunderbolts, had destroyed some two thousand (*sic*!) German vehicles on the road to Montélimar.

Valance airfield (Y-23) was a former Luftwaffe base and when the pilots of the 79th FG arrived there, their P-47s were instantly recognized by the civilians, who had observed them 'at work' from the roofs of their houses. For the next couple of days the 79th FG was almost immobilized by crowds of cheerful French people, who insisted on picnicking at the airfield. The Americans were fearful of accidents occurring as the crowd of men, women and children were unused to moving around a place full of bombs, ammunition and whirling propellers. It was therefore decided that a couple of unarmed Thunderbolts would be put aside, so that the locals could satisfy their curiosity. Based at Valance, the 79th FG was able to operate over the territory of Germany for the first time, travelling there and back in a wide arc, so as not to violate the air space of neutral Switzerland. As the bombed-up P-47s thundered down the Valence runway, picking up speed and getting off the ground at the end of the strip, they were waved goodbye by numerous French girls, sitting on the wings of the 'public' Thunderbolts and dangling their legs over the leading edge. Could there have been a better start for a pilot scrambling on a combat mission?

Meanwhile, in northern France, the Thunderbolts were once again busy after wiping out the Falaise pocket. Their targets this time were the Seine crossings, being used by the fleeing remnants of the German army. As the Allied

San Diego Aerospace Museum coll.

Niewielki prześwit pomiędzy końcówkami łopat śmigła i ziemią, zmora wszystkich pilotów P-47, oraz chwila nieuwagi i zbyt silne dociśnięcie hamulca dawało taki efekt. Samolot z 63. FS, 56. FG (8. AF).

Mere six inches of clearance between blade tips and the ground, plus a moment of distraction or too much brakes, usually produced such results. This machine belonged to 63rd FS, 56th FG (8th AF).

noc przetaczała się cała niemiecka armia. Z trzech pilotów wysłanych z tą misją powrócił tylko jeden; meldował, że w okolicy Montélimar przemieszcza się zwarta kolumna pojazdów i zaprzęgów konnych o długości ponad 50 kilometrów!

To, co działo się przez parę następnych dni na drodze do Montélimar, można porównać tylko do rzezi, jaką na kolumnach marszowych niemieckich wojsk dokonały myśliwce bombardujące w kotle pod Falaise w Normandii. Kiedy 1 września rzut kołowy 79. FG ruszył tą samą drogą w stronę nowego lotniska w Valence, personel jednostki natrafił na przerażający widok. Na przestrzeni kilkudziesięciu kilometrów rozciągało się pobojowisko, usypane w hałdy przez amerykańskie buldożery po obu stronach drogi i spowite ciężkim odorem rozkładających się ciał ludzkich i zwierzęcych. W ciągu tych paru dni myśliwce bombardujące, w tym przede wszystkim Thunderbolty, zniszczyły na drodze do Montélimar ok. 2000 (sic!) pojazdów niemieckich wszystkich typów.

Kiedy piloci 79. FG dotarli na swoje nowe lotnisko w Valence (Y-23), byłej bazy Luftwaffe, którą nie tak dawno atakowali, okoliczna ludność rozpoznała ich samoloty. Przez parę następnych dni 79. FG była niemal unieruchomiona przez tłumy rozentuzjazmowanych Francuzów, którzy stale koczowali na lotnisku w atmosferze pikniku. Aby nie doprowadzić do tragedii wśród mężczyzn, kobiet i dzieci nieprzyzwyczajonych do poruszania się na lotnisku pełnym bomb, amunicji i wirujących śmigieł, odstawiono na bok kilka rozbrojonych Thunderboltów, by okoliczna ludność mogła zaspokoić swoją ciekawość. Z Valence 79. FG po raz pierwszy zaczęła

ground offensive in France gathered pace, the Thunderbolt units were reassigned to so-called 'column cover' missions – guarding from the air the fast moving American armoured spearheads. Each column was escorted by a flight of Thunderbolts, flying in relay groups every half an hour, up to 30 miles ahead of their charges. There were clear similarities between these tactics and those of German 'Blitzkrieg'. The spectacular early-war successes of the German army were in large part owed to the splendid co-ordination between its tactical air force and its panzer spearheads. In the autumn of 1944, however, it was the Germans who retreated, while the Thunderbolts smashed their every attempt to halt the rolling columns of Sherman tanks. Robert V. Brulle of the 366th FG reminisced: "The weather was ideal for hunting. Our tanks and other vehicles displayed bright cerise panels for identification that we could easily see from 12,000 feet. The contrast between the bustling roads filled with all kinds of vehicles displaying bright panels on our side of the battle line and the emptiness on the German side was startling."[22]

The Germans were deeply demoralised by their disastrous retreat out of Normandy and by this time were forced to move only by night – hiding among the trees during the day. If they had to move in broad daylight, they camouflaged their vehicles with foliage and nets to the point where they resembled mobile clumps of bushes, while each vehicle had at least one observer, riding on a fender, carefully scanning

[22] Brulle, p. 41.

Zdjęcie tego niemal doszczętnie spalonego Thunderbolta zostało w stosownym raporcie opatrzone lapidarną uwagą *general damage*. Niewygięte łopaty śmigła sugerują, że pożar wybuchł w czasie rozruchu silnika.

This dramatic photo of a burned-out Thunderbolt was originally captioned with a terse remark: "general damage". Unbent propeller blades suggest that the aircraft caught fire and eventually collapsed during engine start-up.

San Diego Aerospace Museum coll.

James Crow coll.

Głęboka „blizna" po śmigle na kadłubie tego P-47D z 514. FS, 406. FG (9. AF), o imieniu „Ginny" i kodzie bocznym „07-O", zdradza przebieg zdarzenia. Samolot został staranowany przez innego lądującego Thunderbolta. Oprócz dwóch zdemolowanych P-47 nie było innych strat.

A deep „scar" left by a rotating propeller on the spine of this P-47D of 514th FS, 406th FG (9th AF), christened "Ginny" and coded "07-O", gives a hint of what occurred here. This aircraft had another P-47 land on top of it; fortunately, there were no other losses beside two demolished Thunderbolts.

wykonywać loty nad teren samych Niemiec, szerokim łukiem omijając przestrzeń powietrzną Szwajcarii. Kiedy obładowane bombami Thunderbolty jeden po drugim przetaczały się z rykiem silników i wzbijały w powietrze na końcu pasa startowego, ich piloci byli żegnani przez liczne francuskie dziewczęta siedzące na skrzydłach pokazowych P-47 i machające do nich chustkami – czy pilot może wymarzyć sobie lepszy start na misję bojową?

Tymczasem na północy Francji kolejną misją, jaka przypadła w udziale Thunderboltom po zlikwidowaniu kotła pod Falaise, było atakowanie przepraw promowych przez Sekwanę, którymi przerzucano na wschód resztki niemieckiej armii w północnej Francji. Kiedy front ruszył dalej, Thunderboltom wyznaczono nowe zadanie, tzw. *column cover* – osłonę szybko posuwających się naprzód czołówek amerykańskich dywizji pancernych. Eskortę stanowiły zwykle czwórki Thunderboltów, zmieniające się co pół godziny, penetrujące teren wroga do 30 mil (ok. 50 km) przed osłanianą kolumną. Trudno tu nie oprzeć się analogii z działaniami wojsk niemieckich w czasach Blitzkriegu, który przecież swój sukces w dużej mierze zawdzięczał właśnie doskonałej koordynacji lotnictwa i zagonów wojsk pancernych. Teraz jednak to Niemcy cofali się, a Thunderbolty rozbijały wszelkie próby oporu na drodze pędzących przed siebie kolumn Shermanów. Robert V. Brulle z 366. FG wspominał:

„Pogoda była idealna do polowania. Nasze czołgi i inne pojazdy oznaczono jaskrawymi, wiśniowymi panelami, które bez trudu mogliśmy dostrzec z wysokości 12 000 stóp [ok. 3600 m – przyp. aut.]. Kontrast pomiędzy drogami po naszej stronie frontu, zapchanymi pojazdami wszelakiego rodzaju, każdy z rozpoznawczym wiśniowym panelem na wierzchu, a pustką po niemieckiej stronie, był niesamowity"[22].

[22] Robert V. Brulle, *Angels Zero...*, s. 41.

the skies. The cry *'Achtung, Jabo!'* was well known to every German soldier in France.

The American armoured spearheads encountered little opposition on their way and stopped demanding constant air cover. The Thunderbolts' prime activity therefore became armed reconnaissance missions, which in practice meant searching for targets of opportunity. Air-ground co-operation techniques were constantly developed; one of the improvements in that field was to assign a liaison officer, a so-called air/ground controller. The controllers were recruited from amongst the ranks of the fighter-bomber pilots, usually for a two-week stint. A pilot would be detailed to ride in a tank's turret and co-ordinate the actions of the fighter-bombers and tanks by radio. Although pilots generally didn't feel comfortable in the cramped interiors of the tanks, the advantages of this approach were numerous: pilots and tankers spoke quite different jargon and the battlefield perspective gained at ground level was also different. Heavily congested radio frequencies meant conversations had to be kept short and this problem was exacerbated because success or failure often depended on the speed at which a decision was taken. For example, if a column of Shermans ran into a German 88mm anti-tank gun concealed in a barn, it was imperative that its location be accurately and swiftly communicated to Allied fighter bombers; it was an obvious advantage if the tanker providing guidance was himself a pilot, perhaps a squadron mate of the aircraft flying above. Furthermore, pilots could evaluate first-hand the feasibility of an air attack on a specific target and duly advise ground commanders.

Meanwhile, a new enemy made its debut in the western skies, an enemy that could potentially outclass anything in the Allied inventory: German jets. The first American aircraft credited with a victory over a Messerschmitt 262 was

James Crow coll.

Trzymający się za głowę mechanik to najlepszy komentarz do tej sceny. Ten kompletnie zalany olejem P-47D z urwanym ogonem należał do 362. FG (9. AF).

The mechanic resting his left hand on his head serves as the best comment to this scene of utter mess, the likely result of a botched-up emergency landing. This tailless, oil-drenched P-47D belonged to 362nd FG (9th AF).

Niemcy, po traumatycznych przejściach pod Falaise, przemieszczali się tylko nocą, w ciągu dnia chowając się wśród drzew. Kiedy zmuszeni byli ruszyć za dnia, ich pojazdy, gęsto udrapowane siatkami maskującymi i gałęziami, przypominały ruchome krzaki, a każdy z nich miał co najmniej jednego obserwatora wpatrzonego w niebo. Okrzyk: *Achtung, Jabo!* był aż za dobrze znany każdemu niemieckiemu żołnierzowi we Francji.

Kiedy kolumny amerykańskie, nie napotykając przed sobą większego oporu, przestały domagać się osłony z powietrza, głównym zadaniem Thunderboltów stały się ponownie tzw. *armed reconnaissance*, w dosłownym tłumaczeniu zbrojne rozpoznanie, a w praktyce – poszukiwanie celów na własną rękę. Techniki współpracy z wojskami zmechanizowanymi stale rozwijano, wprowadzając z czasem funkcję oficera łącznikowego, tzw. *air/ground controller*. Był to oddelegowany, zwykle na okres dwóch tygodni, pilot myśliwca bombardującego ulokowany w wieży czołgu i koordynujący przez radio działania obu typów wojsk. Zalety takiego rozwiązania były rozliczne: piloci i czołgiści używali zgoła innej terminologii, jak również mieli zasadniczo inne wyobrażenie pola bitwy. Przeciążone częstotliwości radiowe nie nadawały się do prowadzenia dłuższych dyskusji, a o skuteczności ataku często decydowała szybkość podjętej decyzji. Kiedy kolumna czołgów wpadała pod ogień ukrytego działa 88 mm i szybkie wskazanie konkretnej stodoły, skąd nadlatywały pociski, było sprawą życia lub śmierci wielu ludzi, z pilotami musiał rozmawiać inny pilot, często ich kolega z tej samej jednostki.

W tym czasie na niebie Europy zachodniej pojawił się nowy przeciwnik, który – potencjalnie – mógł zdeklasować wszystko, czym alianci dysponowali w powietrzu: niemieckie odrzutowce. Pierwszym amerykańskim samolotem myśliwskim, któremu przypisano historyczne zwycięstwo nad Messerschmittem 262, był właśnie Thunderbolt.

a Thunderbolt. On 28th August 1944, west of Brussels, Maj. Joseph Myers, the CO of the 82nd FS (78th FG) bounced a solitary Me 262 flying at low-level. Taking advantage of the speed built up in a dive, he caught up with it. Myers reported in the following words: "With full power on and the advantage of altitude, I gradually started closing on the E/A and drew up to within 500 yards astern. I was about to open fire, when the E/A cut his throttle and crash-landed in a ploughed field. He hit the ground just as I fired, so I continued to fire until within 100 yards of him, observing many strikes around the cockpit and jet units. It skidded over several fields, came to rest and caught fire. ...The E/A was burning brightly, giving off great clouds of black smoke. I claim one Me 262 destroyed, shared with Lieutenant M.D. Croy, Jr., my No. 4 man".[23]

The jet was flown by Ofw. Hieronymous Lauer of KG(J) 51 "Edelweiss", who after completing six combat sorties that day had been ordered to immediately transfer from Juvincourt in France to Chičvres in Belgium. However, the previous landing had used up his machine's compressed air supply and after getting off the ground his main landing gear failed to retract fully – drastically reducing the aircraft's speed and manoeuvrability. Jumped by Thunderbolts of the 78th FG, he chose to attempt an emergency landing. Although strafed as soon as he jumped out of the cockpit, Lauer survived this encounter unscathed. This, however, was not to be his last clash with Thunderbolts...

On 29th August, Cpt. Bill Price led 44 Thunderbolts of the 353rd FG in an attack against a Luftwaffe airfield north east of Brussels. The "king of the hunt" was this time Lt. Swift Benjamin of the 350th FS, who engaged several widely dispersed German aircraft, scoring six ground 'kills': four Bf 109s and two Me 410s.

[23] Hess, William N., *German Jets vs. US Army Air Force: Battle for the Skies over Europe*, p. 31.

28 sierpnia 1944 roku na zachód od Brukseli, Maj. Joseph Myers, dowódca 82. FS z 78. FG, zaskoczył pojedynczego Me 262 lecącego na niskim pułapie i dogonił, wykorzystując dużą prędkość nurkowania P-47. W swoim raporcie Myers złożył następującą relację: „Na pełnej mocy silnika i z przewagą wysokości, zacząłem zbliżać się stopniowo do nieprzyjacielskiego samolotu, dochodząc na odległość 500 jardów [ok. 450 m – przyp. aut.] od strony tylnej półstrefy. Kiedy miałem właśnie otworzyć ogień, nieprzyjacielski samolot gwałtownie zredukował prędkość i przyziemił na zaoranym polu. Uderzył o ziemię w momencie, kiedy zacząłem strzelać. Kontynuowałem ostrzał, zbliżając się na odległość 100 jardów. Zauważyłem liczne trafienia wokół kokpitu i silników. Atakowany przeze mnie samolot ślizgiem przeciął w poprzek klika pól, aż w końcu wyhamował i zapalił się. (...) Nieprzyjacielski samolot płonął jasnym ogniem, emanując gęstym, czarnym dymem. Zgłaszam zniszczenie jednego Me 262, we współpracy z porucznikiem M.D. Croyem, moim Numerem Cztery"[23].

Pilotem odrzutowca okazał się Ofw. Hieronymous Lauer z KG(J) 51 „Edelweiss", który po wykonaniu tego dnia sześciu misji bombowych otrzymał natychmiastowy rozkaz przebazowania z Juvincourt we Francji do Chievres w Belgii. Z powodu wyczerpania zapasu sprężonego powietrza podwozie w jego Me 262 nie schowało się w pełni po starcie z Juvincourt. To znacznie ograniczyło jego prędkość i możliwość manew-

[23] Hess William N., *German Jets vs. US Army Air Force: Battle for the Skies over Europe*, s. 31.

Market-Garden and The Siegfried Line

In September 1944 a third American Tactical Air Command was constituted under the designation XXIX TAC, to work alongside the IX and XIX TACs. It was tasked with providing close air support to the Sixth Army Group. It initially comprised four Thunderbolt outfits: the 36th, 48th, 373rd and 404th FGs.

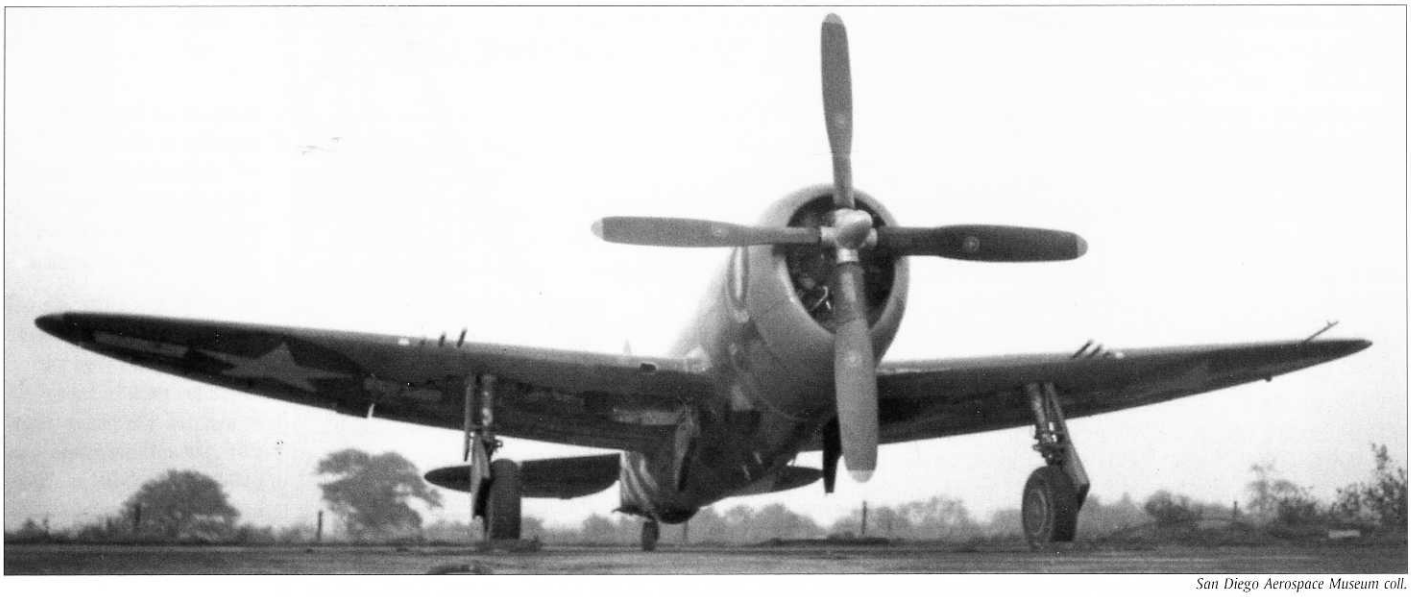
After the experiences of July and August 1944, the American army's trust in the Thunderbolts' firepower was absolute. The history of warfare had not recorded many instances when ground troops had called upon fighter aircraft to protect their threatened flanks.... Nevertheless, when the American Third Army, dashing towards the border of the Third Reich, exposed its flank on the right bank of the Loire river, Gen. Patton is reputed to have told Gen. Weyland, CO of XIX TAC: "I am going to depend on you to protect my right flank with your airplanes". The support offered by XIX TAC proved so effective that the enemy forces in the area – some 20,000 soldiers – simply surrendered.

September was a very busy month for all the P-47 units, clearly demonstrated by the number of awards they received in that period. On 1st September, the 36th FG earned its first DUC; during the course of only one day the unit's Thunderbolts had reported destruction of some 500 enemy vehicles in the vicinity of Clemency. Then it was the 368th FG's turn to earn its DUC. On 3rd September the American Third Armoured Division, attacking on the

James Crow coll.

P-47D-30-RE „Corny Babe" z 390. FS, 366. FG (9. AF). Oprócz nagości w miednicy warto zwrócić uwagę na liczne oznaczenia zniszczonego sprzętu wroga, w tym lokomotyw i czołgów.

P-47D-30-RE "Corny Babe" of 390th FS, 366th FG (9th AF). Of interest, apart from the bathing nudity, is an impressive scoreboard, which includes locomotives and tanks.



San Diego Aerospace Museum coll.

P-47D-11-RE "Pengie" (s/n 42-75224, „HV-O") z 61. FS / 56. FG (8. AF), samolot F/Lt Bolesława "Michaela" Gładycha. Ten Thunderbolt trafił niedługo później do 495. FTG (Fighter Training Group). Samolot jest wyposażony w stosunkowo rzadko spotykany w P-47 tzw. „Malcolm Hood", czyli zapożyczoną od Brytyjczyków wypukłą, pozbawioną dzielących wsporników owiewkę, jak również „pasy inwazyjne" na spodzie kadłuba i powiększone insygnia na obu skrzydłach. Dwa ostatnie elementy miały zapobiec strzelaniu do amerykańskich samolotów przez własne wojska.

P-47D-11-RE "Pengie" (s/n 42-75224, "HV-O bar") of 61st FS / 56th FG (8th AF), flown by F/Lt Boleslaw "Michael" Gladych. This machine later served with 495th FTG (Fighter Training Group). The aircraft sports the so-called 'Malcolm Hood' – a clear-vision, unframed canopy of British design, rarely seen on Thunderbolts. Of note are 'invasion stripes' at the bottom of the fuselage, as well as enlarged national insignia on the underside of both wings. These two elements were designed to hopefully identify aircraft as friendly to 'trigger-happy' AA gunners.

rowania, dlatego po ataku Thunderboltów zdecydował się na lądowanie awaryjne. Pomimo ostrzelania go na ziemi już po wydostaniu się z kokpitu, Lauer przeżył atak nawet niedraśnięty. Nie było to jednak ostatnie spotkanie tego pilota z Thunderboltami...

29 sierpnia Cpt. Bill Price poprowadził czterdzieści cztery Thunderbolty z 353. FG do ataku na lotnisko Luftwaffe leżące na północny wschód od Brukseli. Bohaterem dnia w jednostce został Lt. Swift Benjamin z 350. FS, który, atakując z lotu koszącego raz za razem rozproszone wokół lotniska niemieckie myśliwce, zniszczył cztery Bf 109 i dwa Me 410.

„Market-Garden" i Linia Zygfryda

We wrześniu 1944 roku utworzono trzecie, po IX i XIX TAC, amerykańskie Zgrupowanie Lotnictwa Taktycznego: XXIX TAC pod dowództwem Brig. Gen. Richarda Nugenta. Jego zadaniem było wspieranie amerykańskiej 9. Ar-

Mons-Maubeuge front in Belgium, enjoyed tremendous support from a force of 83 Thunderbolts of the 368th FG. On that single day, in the face of a withering barrage of anti-aircraft and small arms fire, the 368th knocked out 230 horse-drawn carts and 262 motor transports.

A week later, on 10th September 1944, the same award was granted to the 404th FG, which became the scourge of the Wehrmacht's rearward positions in the Jülich-Düren area. Despite the atrocious weather and intense anti-aircraft fire, the unit destroyed, amongst other things: 24 train engines, 100 rail wagons and two bridges. In addition, it made 32 rail cuts on that day. Two days later, the 406th FG followed suit. On 12th September its P-47s identified a German column in the vicinity of Belfort and pounded it with bombs, rockets and machine-gun fire, until all their ammunition was spent. This first attack cost the Germans some 300 vehicles. After re-arming and refuelling the 406th returned to finish off what was left. This time, 187 enemy vehicles fell prey to the rage

San Diego Aerospace Museum coll.

mii. W skład XXIX TAC weszły m.in. Thunderbolty z 36., 48., 373. i 404. FG.

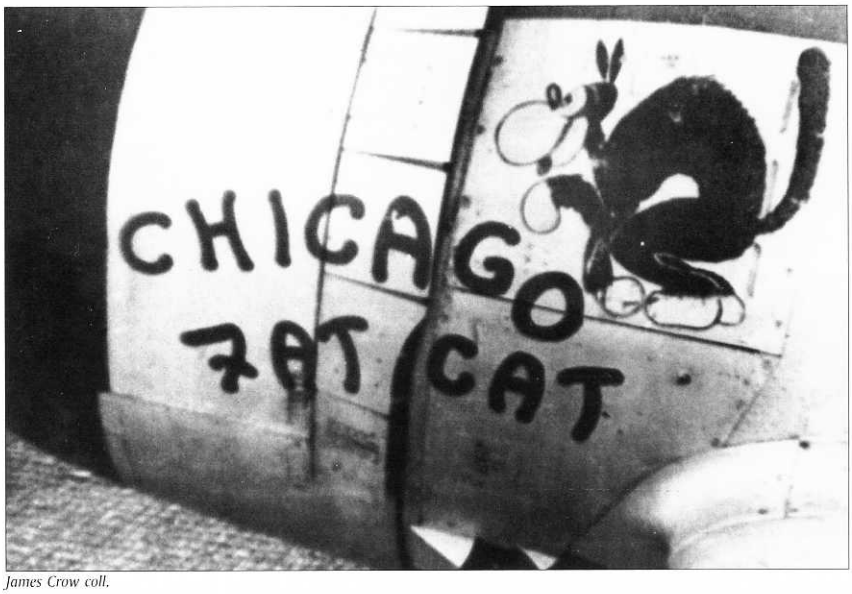
Po doświadczeniach z lipca i sierpnia 1944 roku wiara amerykańskiej armii w siłę ognia Thunderboltów była niezachwiana. W historii wojen nieczęsto zdarza się, by wojska lądowe powierzyły osłonę swojej flanki... myśliwcom. Kiedy jednak szybko posuwająca się w stronę granic III Rzeszy 3. Armia wyminęła zgrupowanie wojsk niemieckich na prawym brzegu Loary, gen. Patton oświadczył dowódcy XIX TAC, gen. Weylandowi: „Teraz ty jesteś moją prawą flanką". Wsparcie XIX TAC okazało się tak skuteczne, że przeciwnik we wskazanym rejonie po prostu poddał się.

Wrzesień okazał się wyjątkowo intensywnym miesiącem dla jednostek Thunderboltów, co widać chociażby po ilości przyznanych im wyróżnień i odznaczeń. 1 września swój pierwszy *DUC* otrzymała 36. FG, której Thunderbolty tylko jednego dnia w okolicy Clamecy zgłosiły zniszczenie ok. 500 pojazdów. Niedługo później również inne jednostki Thunderboltów miały okazję ciężko zapracować na to wyróżnienie. Za walki z 3 września *DUC* otrzymała 368. FG, która w sile osiemdziesięciu trzech Thunderboltów, wspierając natarcie 3. Dywizji Pancernej na odcinku Mons – Maubeuge w Belgii, zgłosiła zniszczenie tego jednego dnia aż 230 zaprzęgów konnych i 262 pojazdy mechaniczne wroga.

10 września swój *DUC* wywalczyła 404. FG, pustosząc zaplecze Wehrmachtu w rejonie Jülich-Düren. Pomimo fatalnej pogody i silnego ognia przeciwlotniczego jednostka zniszczyła tego dnia m.in. dwadzieścia cztery lokomotywy, 100 wagonów, zerwała tory w trzydziestu dwóch miejscach oraz zburzyła dwa mosty. Dwa dni później to samo wyróżnienie spotkało 406. FG. 12 września samoloty tej jednostki zlokalizowały w okolicy Belfort kolumnę niemiecką i z marszu zaatakowały ją przy pomocy rakiet, bomb i pokładowej broni maszynowej, aż do wyczerpania amunicji. Ten pierwszy atak kosztował Niemców około 300 zniszczonych pojazdów. Po zatankowaniu i ponownym uzbrojeniu 406. FG wróciła dokończyć dzieła zniszczenia. Tym razem łupem pilotów padło kolejne 187 pojazdów wroga.

16 września tuzin Focke-Wulfów zaatakował Thunderbolty z 81. FS (50. FG); tym razem *Jagdflieger* doznali z rąk pilotów myśliwsko-bombowych upokarzającej porażki – Amerykanie zestrzelili pięciu z nich, nie tracąc żadnego ze swoich. Po dwa zwycięstwa zaliczyli Lt. Warren Foote i Lt. Hugh Hall.

Od 17 września 1944 roku Thunderbolty brały udział w operacji „Market-Garden", osłaniając armadę transportowych Dakot i szybowców, wiozących nad Holandię spadochroniarzy. Ich zadaniem było również, jeśli nie przede wszystkim, likwidowanie wykrytych stanowisk



James Crow coll.

of the Thunderbolts. In this way, the 406th FG won a hard-earned DUC.

The Luftwaffe didn't fare much better against the P-47s. On 16th September a dozen Focke Wulfs engaged the aircraft of the 81st FS (50th FG), and were taught a lesson to remember – the Americans shot down five of them for no loss of their own. Lt. Warren Foote and Lt. Hugh Hall each scored a double victory.

From 17th September 1944, all available Thunderbolts were called upon to participate in Operation Market-Garden, escorting Dakota transports and gliders as they carried paratroopers into Holland. The P-47s' primary task, however, was to identify and neutralize German AA batteries. On the first day of the operation, the 56th FG destroyed 20 of them. Nevertheless, due to poor visibility above the ground and the somewhat chaotic progression of this ill-fated operation, the missions flown by the

P-47D-28-RA "Chicago Fat Cat" (s/n 42-28844, „G9-N") z 509. FS, 405. FG (9. AF), samolot Lt. Roberta Reese.

P-47D-28-RA "Chicago Fat Cat" (s/n 42-28844, „G9-N") of 509th FS, 405th FG (9th AF), flown by Lt. Robert Reese.

Kolejna wersja "Tłustego kota z Chicago"; najwyraźniej Lt. Reese nie mógł się zdecydować, gdzie najlepiej wyeksponować napis.

Another version of the *Chicago Fat Cat* noseart. Apparently Lt. Reese couldn't make up his mind where to best locate the inscription.

James Crow coll.

niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Pierwszego dnia operacji 56. FG unicestwiła dwadzieścia stanowisk *Flaku*. Niemniej jednak, przy słabej widoczności nad ziemią i chaotycznym przebiegu całej operacji, która zakończyła się klęską aliantów, piloci Thunderboltów nie mogli mieć większego wpływu na przebieg tej bitwy. Sami ponieśli ciężkie straty – tylko jednego dnia, 18 września, z trzydziestu dziewięciu samolotów wysłanych przez 56. FG, od ognia z ziemi utracono aż szesnaście! Była to najcięższa dzienna strata tej doborowej jednostki w ciągu całej wojny. Pewnym pocieszeniem był fakt, że ośmiu pilotów wylądowało na terenie kontrolowanym przez aliantów.

Równie intensywnie w operacji „Market-Garden" uczestniczyli inni weterani 8. AF latający na Thunderboltach, 353. FG. 17 września jednostka, którą po stracie Col. Duncana dowodził Lt. Col. „Ben" Rimerman, w morderczym pojedynku ogniowym z bateriami Flaku zniszczyła trzydzieści jeden stanowisk plot.; następnego dnia kolejne trzydzieści trzy, a ponadto dwie lokomotywy, osiemdziesiąt wagonów i trzydzieści dziewięć pojazdów mechanicznych. Te sukcesy 353. FG okupiła stratą zaledwie dwóch samolotów, z których jeden zniszczyła eksplozja zrzuconej za nisko bomby. Pechowy pilot zdążył wyskoczyć, ale jego spadochron nie otworzył się. Niemniej jednak w trakcie tylko tych dwóch pierwszych dni operacji aż siedemnaście Thunderboltów Grupy zostało uszkodzonych w różnym stopniu gęstym ostrzałem z ziemi. Fatalna pogoda praktycznie uziemiła samoloty na kolejne dwa dni.

21 września, w rejonie alianckiego lądowiska w Nijmegen, 56. FG po raz kolejny dała popis kunsztu myśliwskiego kosztem Luftwaffe, strącając szesnaście samolotów wroga przy stracie trzech własnych. Trzech Niemców zestrzelił Col. Dave Schilling. Tego dnia Bolesław „Mike" Gładych dopisał do swojej listy zwycięstw parę

Thunderbolt pilots were quite frustrating and unrewarding. They themselves suffered crippling losses; on 18th September, out of 39 aircraft despatched by the 56th FG, 16 were brought down by enemy ground fire! It was the heaviest single loss experienced by this elite unit throughout the entire war. Fortunately, eight pilots parachuted to safety over territory held by the Allies.

Another veteran P-47 outfit had an equally difficult time during 'Market Garden' – the 353rd FG of the 8th AF. After the loss of Col. Duncan, this unit was led by Lt. Col. "Ben" Rimerman and on 17th September it engaged in a murderous shootout with some *Flak* batteries. The unit managed to destroy 31 of them, followed by 33 more the next day. Their score also included two locomotives, 80 rail wagons and 39 vehicles. The cost of these successes was quite moderate: just two aircraft and one pilot lost. The unfortunate pilot had dropped a bomb at too low a level, damaging his aircraft in the subsequent explosion; his parachute did not deploy in time. Nevertheless, in the course of the first two days' fighting 17 Thunderbolts of the 353rd FG received varying degrees of battle damage. The weather on 19th-20th September grounded nearly all Allied air operations.

On 21st September, in the area of the Allied landing zone at Nijmegen, the 56th FG put on another great fighter show at the cost of the Luftwaffe, bagging 16 enemy aircraft for just three losses. Three German fighters fell to the guns of Col. Dave Schilling. Also on that day "Mike" Gladych added a pair of Focke Wulfs to his scoreboard. While flying with the Americans (of the 61st FS), he tallied a total of 10 aerial victories. Taken together with those he had scored while in service with Polish fighter squadrons, his overall total was 18 'kills'. Although flying with some of the best fighter pilots in the USAAF who were hard to impress, Gladych – also

James Crow coll.

Typ uszkodzeń tego nieznanego bliżej P-47D sugeruje zderzenie dwóch samolotów w czasie kołowania.

The type of damage suffered by this anonymous P-47D suggests a taxiing collision with another aircraft.

Focke-Wulfów. Latając z Amerykanami (w 61. FS) odniósł w sumie dziesięć zwycięstw. Razem z tymi, które zdobył latając wcześniej w polskich dywizjonach, miał ich osiemnaście. Chociaż latał z najlepszymi z najlepszych, którym nie łatwo było zaimponować, Gładych – znany także jako *Mad Pole* (Szalony Polak) – stał się trwałym elementem legendy 56. FG[24].

Tego samego dnia późnym popołudniem 353. FG starła się z dużą grupą Focke-Wulfów z JG 26, które chwilę wcześniej w rejonie lądowiska pod Arnhem dopadły transportowe Dakoty i w ciągu kilkunastu minut zgłosiły zestrzelenie aż dwudziestu z nich. Interwencja 353. FG kosztowała Niemców cztery zestrzelone samoloty.

Podczas operacji „Market-Garden" starcia Thunderboltów z *Jagdwaffe* nie były liczne, z wyjątkiem jednego dnia. 23 września, w okolicy Arnhem i Nijmegen, piloci Stab/JG 11, II./JG 27 i IV./JG 54 zgłosili w ciągu niecałych dziesięciu minut (pomiędzy 18.36 i 18.45) zestrzelenie aż jedenastu P-47! W tym starciu ponownie brała udział 353. FG, tracąc jednak tylko trzy samoloty (wszystkie z 350. FS). Tym razem nie było powodu, żeby organizować odwetowe wymiatanie – na każdy jeden stracony samolot 353. FG przypadało po pięciu zestrzelonych Niemców. Tego dnia 353. FG zgłosiła zniszczenie aż jedenastu Fw 190 i ośmiu Bf 109; po weryfikacji pilotom jednostki uznano piętnaście zestrzeleń. Za skuteczną walkę z wrogiem na ziemi i w powietrzu w czasie operacji „Market-Garden" 353. FG otrzymała *Distinguished Unit Citation*. Również pozostałe jednostki Thunderboltów z 8. AF (56., 78. i 356. FG) otrzymały *DUC* za udział w tej operacji[25].

24 września na swój *DUC* zapracowała 405. FG, która w rejonie Château-Salins pospieszyła z pomocą amerykańskiej 4. Dywizji Pancernej. Pomimo deszczu i niskiej pokrywy chmur, która zmuszała pilotów do operowania poniżej pułapu 800 stóp (ok. 250 metrów), Thunderbolty 405. FG przechyliły szalę zwycięstwa w toczącej się poniżej bitwie pancernej na korzyść Amerykanów.

Wraz z fiaskiem operacji „Market-Garden" wygasła nadzieja na zakończenie wojny jeszcze w 1944 roku, podtrzymywana do tej pory błyskawicznym tempem marszu wojsk alianckich przez Francję. Kiedy późną jesienią Alianci dotarli do rozciągniętych na granicy z III Rzeszą umocnień Linii Zygfryda, zwanej też Wałem Za-

[24] W tym czasie z 56. FG latało jeszcze tylko dwóch Polaków: Gładych i Łanowski. Pozostali wrócili do Polskich Sił Powietrznych, gdzie coraz trudniej było o uzupełnienia. Flt/Lt Zbigniew Janicki zginął 13 czerwca 1944 roku w czasie misji myśliwsko-bombowej, w bliżej nieznanych okolicznościach – jedyny z siedmiu Polaków latających w szeregach 56. FG, który poległ w akcji. Więcej o Bolesławie Gładychu w *P-47 Thunderbolt vol. II*.

[25] 56 FG po raz drugi. Pierwszym *Distinguished Unit Citation* 56. FG została odznaczona za udział w bitwach z Luftwaffe w czasie pierwszych rajdów bombowych 8. AF nad Berlin wczesną wiosną 1944 roku – patrz: *P-47 Thunderbolt vol. II*.

James Crow coll.

known as the 'Mad Pole' – was a living legend of the 56th FG. As Maj. Bob Johnson, 27-victory ace of the 56th FG, once put it: "Mike kept things from getting too boring"[24].

In the late afternoon of 21st September, the 353rd FG clashed with a big group of Focke Wulfs of JG 26, which only minutes earlier had jumped some C-47 transports over the landing zone at Arnhem, shooting down 20 of them. The 353rd FG's Thunderbolts shot down four German aircraft.

Generally speaking, the fighter clashes that took place during 'Market-Garden' involving P-47s were mere skirmishes – with the exception of one. On 23rd September, 559 P-38s, P-47s and P-51s bombed and strafed *Flak* positions and other ground targets in two landing zones at Nijmegen, in the Netherlands. This was to prepare for the imminent arrival of the remainder of the US 82nd and 101st Airborne Divisions as well as the Polish 1st Brigade. The *Jagdwaffe* came up in force (estimated at 150+ fighters) and went after the American strafers. It took the pilots of Stab/JG 11, II./JG 27 and IV./JG 54 less than ten minutes (between 18:36 hrs and 18:45 hrs) to claim 11 Thunderbolts! The 353rd FG was on the receiving end, losing three aircraft (all of them from 350th FS). Nevertheless, the Germans clearly overestimated their successes on that day; the American fighters' losses – to all causes – amounted to only four P-47s and ten P-51s. Even for 353rd FG there was no need to organize another 'pay-back' fighter sweep – while losing three of their own, the unit's pilots claimed 11

[24] At that time only two Poles – Gladych and Lanowski – were still flying with the 56th FG. The rest had been ordered back to the RAF-controlled Polish Air Force, which at that stage of the war faced severe shortages of pilots. Out of seven Polish pilots who served in the 'Wolfpack', only one was killed – on 13th June 1944, during a fighter-bomber mission over Normandy, Flt/Lt Zbigniew Janicki was lost in action. Apparently, no one witnessed his final moments. There is more on Boleslaw Gladych in Vol. II of this monograph.

Niektóre samoloty, tak jak ten P-47D z 9. AF, zostały uwiecznione na fotografii tylko z powodu osobistego godła pilota. Wiele z nich wciąż pozostaje anonimowych.

Some aircraft, like this P-47D of 9th AF, were photographed only because of the noseart it carried. Full identity of many of them are, however, hard to determine.

chodnim, wiedzieli już, że czas szybkich zwycięstw minął. Jednak to, czego mieli doświadczyć w przeciągu najbliższych miesięcy, przerosło ich najgorsze obawy.

Od połowy września 1944 roku do połowy lutego 1945 roku trwała jedna z najbardziej krwawych, a jednocześnie zapomnianych kampanii tej wojny – bitwa o Las Hürtgen. Hürtgenwald to rozległy kompleks leśny (ok. 129 km^2), leżący na granicy belgijsko-niemieckiej. Niezwykle gęsty, mroczny las, pokryty głębokimi jarami i urwiskami, był niemal kompletnie nieprzejezdny. Często pozbawieni wsparcia czołgów Amerykanie stracili w tym przeklętym lesie ponad 24 000 żołnierzy. Również jednostki Thunderboltów, usiłując wesprzeć oddziały na ziemi, często dostawały się pod morderczy ogień przeciwlotniczy i poniosły najcięższe straty od czasu lądowania w Normandii. Dla przykładu, w ciągu zaledwie dwóch miesięcy 366. FG straciła nad Hürtgenwald trzydzieści sześć samolotów i dwudziestu sześciu pilotów, to jest połowę swoich maszyn i jedną trzecią personelu latającego.

Niemiecka armia, borykająca się z coraz większymi problemami z paliwem, często używała do transportu zaprzęgów konnych. Z wojskowego punktu widzenia był to niezwykle łatwy cel, ale wielu pilotom Thunderboltów, obytym przecież z okropnościami wojny, widok rozrywanych na strzępy, przerażonych koni zostawał na długo w pamięci. Pewnego dnia, w czasie walk o Hürtgenwald, 390. FS (366. FG) naprowadzono na kolumnę niemieckiej artylerii ciężkiej, na wschód od Grosshau. Robert V. Brulle z 366. FG (9. AF) wspominał: „Kiedy poderwałem maszynę po ataku, zobaczyłem na drodze wielkie działo ciągnięte przez podwójny zaprzęg koni. Konie, spłoszone naszą kanonadą i rykiem silników przelatujących samolotów, galopowały przed siebie na oślep. Zawróciłem samolot w ich stronę, ale kiedy złapałem zaprzęg w celownik, zawahałem się. Nie chciałem zabijać tych koni, ale jak inaczej miałem zniszczyć to działo? Wystrzeliłem krótką serię i kiedy odbiłem w bok, zobaczyłem potworny widok koni i lawety działa splątanych w jedną wielką masę, kotłującą się na drodze"[26].

[26] Robert V. Brulle, *Angels Zero...*, s. 81.

FW 190s and eight Bf 109s. These claims were whittled down to a still-impressive 15 confirmed victories. In recognition of their 'extraordinary heroism in action against an armed enemy' in the air and on the ground during 'Market Garden', the 353rd received its *Distinguished Unit Citation.* Also the remaining Thunderbolt units of the Eighth AF (the 56th, 78th and 356th FGs) were likewise honoured[25].

24th September 1944 brought the 405th FG plenty of action, and with it, the unit's first DUC. Despite heavy rain and a low cloud base (below 800 ft), the Thunderbolts raced out to help the American Fourth Armoured Division, which was engaged in a regular tank battle in the Château-Salins area. The intervention proved decisive. Meanwhile, one of the 405th's component squadrons had pinpointed a German supply column of about 100 vehicles – and ensured that they never reached their destination.

The Market-Garden fiasco ultimately destroyed all hope the Allies had of winning the war before the end of 1944 – hopes which had hitherto been fed by the rapid advance of their armies across France. When, in the late autumn, the Allies reached the fortified Siegfried Line – known to the Germans as the *Westwall* – stretching out at the border of the Third Reich, they realized that the days of quick victories were over. What they were to experience over the next few months surpassed even their worst imagined scenarios.

The period between mid-September 1944 and mid-February 1945 witnessed one of the bloodiest battles of the campaign in the West – the battle for the Hürtgen Forest. It was also the longest single battle the American Army has ever fought in its history. The Hürtgenwald is a vast (50 square miles), densely wooded area on the Belgian-German border. The dark, primeval-looking forest was criss-crossed by deep ravines and almost completely impassable by any mechanized vehicle. The Germans were heavily

[25] The 56th FG received the honour for the second time. The 56th earned its first DUC for its outstanding performance in the massive air battles with the Luftwaffe during the 8th AF's first raids against Berlin in the early spring of 1944. More on this subject in Vol. II.

Rząd Thunderboltów z różnych dywizjonów składowych 27. FG (9. AF). Charakterystyczne oznaczenia pojedynczymi literami były w 522. FS nanoszone na kadłuby, a w 523. FS i 524. FS na stateczniki pionowe. Ciemny (niebieski) pas ponad literą „B" na samolocie w centrum identyfikował 523. FS – 524. FS używał koloru żółtego.

A line-up of Thunderbolts from various component squadrons of 27th FG (9th AF). The distinctive single-letter markings were in 522nd FS applied to mid-fuselages, whilst in 523rd and 524th FS the letters could be seen on tail fins. The dark (blue) horizontal strip above "B" on the aircraft in the centre identifies it as of 523rd FS, since 524th FS used yellow instead.

James Crow coll.

San Diego Aerospace Museum coll.

Ten P-47D-11-RE (s/n 42-75587, „B8-V") z 379. FS, 362. FG (9. AF) nosił różne imiona: „Mighty Mills", "Little Friend", a w końcu "Lil Shinni".

This P-47D-11-RE (s/n 42-75587, "B8-V") of 379th FS, 362nd FG (9th AF) was flown by various pilots and carried different names, among them: "Mighty Mills", "Little Friend", and eventually "Lil Shinni".

25 września rozpoczęła się zakrojona na szeroką skalę kampania przeciwko transportowi kolejowemu na szlakach wiodących od Trewiru (50 km na zachód od Luksemburga) wzdłuż Mozeli aż do Koblencji, a także dalej na północny zachód, w dolinie Renu, na odcinku Koblencja – Kolonia. Podobnie jak w północnych Włoszech i w tej kampanii nie było wielkich przełomów – Amerykanie niszczyli, Niemcy naprawiali, niemal równie szybko. Tory rozerwane bombami Thunderboltów już następnego dnia były przejezdne. Dolina Mozeli była specyficznym miejscem działań dla Thunderboltów ze względu na swoje, skądinąd malownicze, ukształtowanie. Linia kolejowa wiła się tu wzdłuż rzeki na dnie doliny, obramowanej po obu stronach wysokimi klifami. Na krawędzi klifów Niemcy umieścili liczne stanowiska artylerii przeciwlotniczej, które gęsto ostrzeliwały z góry (sic!) przemykające poniżej Thunderbolty.

W międzyczasie nad Europą zapanowała jesienno-zimowa pogoda, a wraz z nią niebo zasnuła typowa dla tej pory roku zwarta pokrywa nisko wiszących chmur. Sztabowcy sił lotniczych intensywnie szukali sposobu na użycie myśliwców bombardujących w warunkach do tej pory uznawanych za nielotne. Tak powstała eksperymentalna technika bombardowań, zwana potocznie *pickle-barrel bombing*[27]. Fuzja radaru i elementów słynnego celownika Nordena sprawiła, że – przynajmniej w teorii – wystarczyło dowieźć bomby do określonego miejsca, a następnie siedzący przy stole z mapą, wiele kilo-

[27] *Pickle barrel* to po prostu beczka z marynatami, np. kiszonymi ogórkami. Beczki z marynatami były popularnym elementem krajobrazu miast i miasteczek USA przed wojną i jako takie, stanowiły dobry punkt odniesienia. Kiedy stworzono stosowany później na Latających Fortecach „komputerowy" celownik Nordena, armia twierdziła – dość na wyrost – że z 20 000 stóp (ok. 6000 metrów) potrafi teraz trafić w beczkę z ogórkami.

dug-in amongst the trees and the Americans suffered well over 24,000 casualties in "this damned forest". In addition, the Thunderbolt units, struggling hard to assist troops on the ground, frequently fell victim to vicious ground fire, recording combat attrition rates comparable only to those of the early Normandy days. For example, the 366th FG's losses over Hürtgenwald amounted to 36 aircraft and 26 pilots, all lost in the course of two months; this amounted to half of the unit's machines and one third of its flying personnel!

At that period of war the German army was faced with mounting fuel supply problems and increasingly depended on horse-drawn transport. From a military perspective, this made them very vulnerable, but to many Thunderbolt pilots the sight of fear-stricken horses, being virtually ripped apart by bursts of 0.50 cal gunfire was just too much. In his memoirs, Robert V. Brulle of the 366th FG (9th AF) recalled strafing a column of German heavy artillery, sometime during the Hürtgenwald campaign, east of Grosshau: "As I pulled up from making a strafing pass on a parked wagon, I caught sight of a large gun being pulled by a double team of horses. The horses had bolted from the gunfire noise and the roaring of our aircraft and were galloping down the road. I banked around, keeping my eye on them, but when I lined them up in my gunsight, I had second thoughts. I didn't want to kill the horses, but how else could I destroy the gun? I gave them a short burst and as I banked over them saw the gory sight of the horses and gun all tangled in a big ball, tumbling down the road."[26]

On 25th September 1944 the Allies launched a large-scale aerial operation against the rail-

[26] Robert V. Brulle, *Angels Zero...*, p. 81.

AFHRA coll.

Col. Joseph „Joe" Laughlin, od sierpnia 1944 roku dowódca 362. FG (9. AF), przed swoim P-47D-30-RA „Five By Five".

Col. Joseph "Joe" Laughlin, since August 1944 the CO of 362nd FG (9th AF), in front of his P-47D-30-RA nick-named "Five By Five".

metrów z dala od pola walki, bombardier dawał rozkaz zrzutu. Celność z odległości 50 mil (ok. 80 km) miała wynosić 50 stóp (ok. 15 m). Szybko okazało się jednak, że w przypadku całkowitego zachmurzenia również Niemcy potrafili robić dobry użytek z radaru, a lecąca stałym kursem, na wysokości 3000 metrów, zwarta formacja Thunderboltów była doskonałym celem dla naprowadzanych radarowo baterii dział 88 mm. Piloci, sprowadzeni do roli automatów zrzucających bomby na ślepo, nienawidzili tych misji, a ich efekty były mizerne.

W końcu, pewnego dnia w połowie lutego 1945 roku, w bazie 36. FG w Le Coulot (A-89) w Belgii pojawił się sam dowódca IX TAC, gen. Elwood Quesada. Chciał się osobiście przekonać, dlaczego *pickle-barrel bombing* nie sprawdza się. Generał Quesada, który już wcześniej wsławił się samodzielnymi lotami ponad linią frontu, z rozbrajającym uśmiechem zasiadł w kabinie jednego z Thunderboltów 23. FS. Jako że miał to być lot testowy, wybrano dzień o bezchmurnym niebie.

Kiedy dywizjon dotarł nad cel, którym była kwatera główna jednej z niemieckich dywizji pancernych, operatorzy radaru nakazali powtórne podejście ze względu na błędny odczyt. Po chwili do całego show z dwugwiazdkowym generałem w roli głównej dołączyła się niemiecka artyleria 88 mm. W końcu operatorzy zameldowali, że radar dalej nie działa. Tymczasem wokół Thunderboltów zaczęły rozrywać się seriami po sześć ogniste pomarańczowe kule, otoczone kłębami czarnej sadzy – niemiecki radar najwyraźniej działał jak należy. Kiedy dowódca formacji zarządził odwrót, zniecierpliwiony generał zaproponował pozbycie się bomb i amunicji w bardziej sprawdzony sposób. Piloci 23. FS wykonali klasyczny atak z lotu nurkowego,

road transport routes that wound along the Moselle River from Trier to Koblenz, and further down the Rhein River valley to Cologne. As in the case of the similar campaign against railway installations that was taking place in northern Italy, there were no major breakthroughs – every track the Americans destroyed, the Germans promptly mended. Lines torn to pieces by 500-pounders dropped from Thunderbolts, were made passable the very next day. The Moselle valley, though picturesque, made a peculiar battlefield for the P-47s. The railway line ran at the bottom of a deep valley, walled on either side by steep cliffs that followed the numerous curves of the river. On top of the cliffs the Germans had mounted numerous *Flak* guns, which fired *down* on the Thunderbolts roaring past in the valley below.

With the coming on of winter and its usual 10/10 overcast conditions, the Allied Air Force 'think tanks' worked hard to devise new techniques and tactics which would allow fighter-bombers to perform their duties in weather conditions previously considered un-flyable. It was against this background that the experimental technique known as 'pickle-barrel bombing' was developed.[27] This involved an ingenious combination of radar guidance and the Norden bombsight, commonly used on heavy bombers. The idea was that a specially trained bombardier sitting 'back home' by the table with a map would guide the Thunderbolts all the way to the target. When the flight reached the target he would radio the order to drop the bombs. 'Pickle Barrel Bombing' was theoretically accurate to within fifty feet of a target at a distance of fifty miles. Unfortunately, the Germans were equally proficient in making use of their radar. A tight formation of Thunderbolts, flying straight and level over solid cloud cover at 10,000 ft at 250 mph, made an excellent target for their radar-controlled 88mm gun batteries. The P-47 pilots hated these missions, which made them feel like sitting ducks and reduced them to the role of robots blindly dropping bombs. Furthermore, since no one really knew where the bombs actually fell, the results of the missions were hard to evaluate, but feared to be rather poor.

Finally, in mid-February 1945, Gen. Elwood Quesada himself arrived at Le Coulot airbase (A-89), the home of the 36th FG. He wanted to learn first-hand what the problem was with 'pickle-barrel bombing', and he really meant "first-hand". The man who had previously stunned

[27] The name originated from a 'tall tale' spread by bombardiers operating the then top-secret and highly advanced Norden bombsight. They liked to boast that they could drop a bomb into a pickle barrel from 20,000 feet. In fact, less than one third of the bombs dropped by B-17s in WWII landed within 1,000 feet of the aiming point.

uzyskując liczne trafienia w wyznaczony cel. Więcej misji *pickle-barrel bombing* piloci IX TAC nie musieli wykonywać.

28 września niezwykłego czynu dokonał 2/Lt. John Wainwright, pilot 404. FG. Tocząc nad Arnhem samotną walkę z przeważającymi siłami przeciwnika (jego radio nie działało), Wainwright zestrzelił cztery Bf 109; dwa kolejne wpadły na siebie podczas jego kolejnego ataku. Zniszczenie w powietrzu sześciu samolotów wroga w jednej walce przez – jakby nie patrzeć – pilota jednostki myśliwsko-bombowej, nie miało precedensu w historii USAAF i Wainwright został natychmiast nominowany do DSC (Krzyża za Wybitną Służbę). Jednak z powodu bałaganu w dokumentach, jego sześć zwycięstw oficjalnie potwierdzono dopiero... w 1998 roku! Sam Wainwright nie zdążył już upomnieć się o swoje zwycięstwa – zginął w wypadku w czasie startu z R-50 pod Stuttgartem, ostatniej bazy 404. FG w Europie, w lipcu 1945 roku.

Kiedy tylko pozwalała na to stale pogarszająca się pogoda, Thunderbolty zwalczały przeciwnika na ziemi, wodzie i w powietrzu. 29 września 373. FG ponownie atakowała transport rzeczny na Renie, tym razem zgłaszając zniszczenie aż piętnastu barek i jednego holownika. 2 października zacięty pojedynek z Me 262 stoczył Cpt. Valmore Beaudrault z 365. FG. W czasie misji rozpoznawczej w okolicy Münster i Düsseldorfu jeden z pilotów zameldował o dziwnym obiekcie na niebie. Niemiecki odrzutowiec z łatwością oddalił się od nich, a następnie zawrócił i ruszył do ataku czołowego na Thunderbolty, otwierając morderczy ogień z czterech działek 30 mm. Beaudrault rzucił swoją maszynę w ciasny zakręt, schodząc z linii ognia. Messerschmitt przemknął obok, nabrał wysokości i zawrócił do następnego ataku. Ten schemat

his staff and superiors in Washington with his solo flights over the front lines, this time clambered aboard a P-47 of the 23rd FS. Since it was supposed to be a test mission, a day with a clear sky was selected.

The target was a German panzer division headquarters, but, unfortunately, as the squadron approached it, the radar operators reported that their devices were acting up. After several failed attempts the 'desk bombardiers' were still unable to vector the Thunderbolts to the assigned target. As the P-47s meandered around – with a two-star general among them – the German 88mm artillery opened up. The wandering Thunderbolt formation played a deadly game of cat-and-mouse with the heavy *Flak*, constantly altering its course and altitude, as the Germans sent up six-packs of orange-red fireballs. It seemed the Germans had no problems with their radar. Finally the operators of the American radar gave up and the mission was scrubbed. As the leader of the P-47 formation issued orders to return to base, the impatient general suggested they should make use of their ordnance in a more 'traditional' way. The 23rd swooped down, knocking out the assigned target in a classic dive-bombing pass. There were no more 'pickle-barrel bombing' missions flown by pilots of IX TAC.

On 28th September an extraordinary achievement was accomplished by 2/Lt. John Wainwright of the 404th FG. Over Arnhem, with his radio out of commission, he was forced to fight alone against an overwhelming enemy force. In the ensuing dogfight Wainwright shot down four Bf 109s; a further two collided while dodging his attack. For a fighter-bomber pilot to destroy six enemy aircraft in one sortie was unheard of in the history of the USAAF and

James Crow coll.

P-47D z 411. FS, 373. FG (9. AF), samolot Cpt. Samuela Marshalla. Nazwa „Piccadilly Commando", oznaczająca w londyńskiej gwarze prostytutkę, była nad wyraz popularna wśród amerykańskich lotników. Oprócz P-47 na zdjęciu tym imieniem ochrzczono również Liberatora z 467. BG i kilka Latających Fortec.

P-47D of 411th FS, 373rd FG (9th AF), flown by Cpt. Samuel Marshall. The name "Piccadilly Commando", which in London slang denoted a prostitute, was curiously popular among American airmen. Apart from this P-47, there was also a Liberator of 467th BG and several Flying Fortresses christened with this name.

powtórzył się parę razy; w międzyczasie myśliwce schodziły coraz niżej nad ziemię. Nagle z silników odrzutowca zaczęły wydobywać się białe obłoczki i samolot wytracił prędkość. Bezradny z powodu usterki lub braku paliwa, niemiecki pilot próbował umknąć tuż nad ziemią. Chwilę później znalazł się w celowniku Beaudraulta.

Według relacji samego Beauderaulta, Niemiec usiłował utrudnić mu celowanie, manewrując orczykiem. Nagle Messerschmitt przepadł na skrzydło, zahaczył o ziemię i eksplodował. Co ciekawe, Cpt. Beaudrault nie zdążył nawet otworzyć ognia, więc nie zaliczono mu zestrzelenia, ale za tę walkę otrzymał DFC (Zaszczytny Krzyż Lotniczy)! Pilotem, który tak zaciekle go atakował, okazał się ten sam Ofw. Lauer z KG(J) 51, którego w sierpniu sprowadził na ziemię Maj. Myers z 78. FG. Według wersji samego Lauera, w jego Me 262 zgasły oba silniki. Próbując – jeszcze raz w swojej karierze! – jak najszybciej posadzić Me 262 na ziemi, mając na ogonie Thunderbolta, rozbił kompletnie swoją maszynę. „Rony" Lauer przeżył i to spotkanie z P-47, chociaż z ciężkimi obrażeniami. Po dwóch miesiącach rehabilitacji wrócił jednak do służby w KG 51 i latał bojowo do końca wojny, a w latach dziewięćdziesiątych nawiązał korespondencję ze stowarzyszeniem byłych pilotów 78. FG.

Tego samego dnia, 2 października 1944 roku, swój pierwszy lot bojowy na Mustangach – i jedyny w mieszanym składzie P-47 i P-51 – odbyła 353. FG, lecąc nad Rzeszę w eskorcie ciężkich bombowców. W trakcie służby na Thunderboltach od sierpnia 1943 roku do momentu przezbrojenia na Mustangi, 353. FG zebrała na swoim koncie imponującą liczbę 181,5 zwycięstw powietrznych. Najsłynniejszym pilotem Grupy pozostał Maj. Walter Beckham, który w chwili zestrzelenia przez *Flak* 22 lutego 1944 roku był czołowym asem 8. AF z osiemnastoma zwycięstwami na koncie[28].

6 października 368. FG odniosła swój największy, jak dotąd, sukces w rajdach na lotniska Luftwaffe, niszcząc w Breitscheid dwadzieścia

[28] Por. *P-47 Thunderbolt vol. II.*

Wainwright was promptly recommended for a DSC. However, due to an inexcusable bureaucratic error, those six victories were not positively verified until... 1998! Lt. Wainwright did not live long enough to see his victories confirmed – he was killed in July 1945, in a take-off accident at R-50 near Stuttgart, the 404th FG's last airfield in Europe.

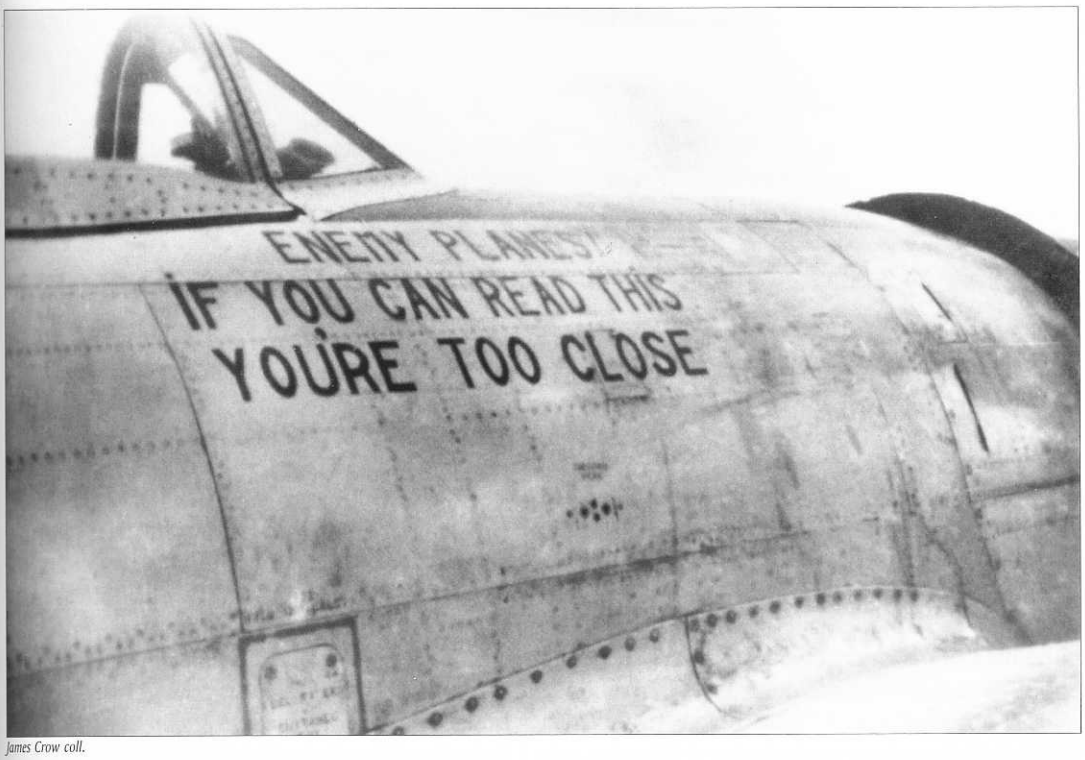
Whenever the weather allowed, the Thunderbolts would challenge the enemy in the water, on the ground and in the air. On 29th September, the 373rd FG again struck at barges ploughing up and down the Rhine, sinking 15 of them and one tugboat. On 2nd October 1944, Cpt. Valmore Beaudrault of the 365th FG emerged victorious from a scrap with a Me 262. In the area of Münster-Düsseldorf one of the pilots from his flight noticed a strange-looking object in the sky. The German jet quickly outdistanced them, before veering around for a head-on pass, hammering away at the Thunderbolts with its quartet of 30 mm guns. Beaudrault racked up into a tight turn, eluding the hail of rounds by a hairsbreadth. The Messerschmitt swooshed past them, pulled up and turned around for another pass. This pattern repeated itself a couple of times; each time the aircraft were dropping lower. Suddenly the jet's engines began to trail white puffs and the aircraft slowed down. Now defenceless because of an engine malfunction or fuel supply problem, the German pilot attempted to flee with his crippled jet at low level. Moments later he filled up Beaudrault's gunsight.

According to the account filed by Cpt. Beaudrault, the German yawed vigorously, trying to throw off his aim. Suddenly the Messerschmitt stalled, caught the ground with one wing and exploded. Curiously, Beaudrault hadn't even fired at his opponent, and was not awarded a victory, but he nevertheless received the DFC for this fight! The pilot who nearly blasted him out of the sky in the first head-on pass was none other than the same Ofw. Lauer of KG(J) 51, who had been forced to belly-land by Maj. Myers of the 78th FG in August 1944. According to Lauer, both engines in his Me 262 seized up. Struggling hard – once again! – to put his jet on the ground with a Thunderbolt on his tail, he

P-47D z 313. FS, 50. FG (9. AF) na lotnisku polowym gdzieś w Europie. Uniesiony do poziomu ogon niechybnie oznacza, że mechanicy pracują nad skrzydłowymi kaemami. P-47 na zdjęciu ma je wymontowane. Niedoświadczeni piloci, strzelając zbyt długimi seriami, często przepalali lufy, co oznaczało konieczność wymiany od razu wszystkich ośmiu luf. Przegrzane kaemy miały też inną fatalną tendencję – zaczynały same strzelać!

P-47D of 313th FS, 50th FG (9th AF) at an advanced landing ground somewhere in Europe. The hoisted tail means that some work is being done on Thunderbolt's guns. As a matter of fact, this aircraft has its guns completely removed. Inexperienced pilots often burnt out barrels due to firing too long bursts, which usually meant that all eight barrels had to be replaced. Overheated guns also caused another acute problem – they tended to fire by themselves!

James Crow coll.



James Crow coll.

Inskrypcja na jednym z Thunderboltów 313. FS, 50. FG (9. AF), rodem z samochodowych zderzaków: „Wrogie samoloty, jeśli możecie odczytać ten napis, to znaczy, że jesteście za blisko".

A hilarious inscription on the side of a Thunderbolt of 313th FS, 50th FG (9th AF) alludes to popular car bumper stickers.

dwa samoloty wroga. 14 października na życzenie V Korpusu 368. FG niemal zrównała z ziemią miasteczko Udenbreth położone na południe od Lasu Hürtgen.

Tymczasem w październiku 78. FG zestrzeliła kolejne dwa odrzutowe Me 262. Siódmego dnia tego miesiąca Maj. Richard Conner z 82. FS dogonił pojedynczego Me 262 z 1./KG(J)51 z wypuszczonym podwoziem, podchodzącego do lądowania, i bezceremonialnie zestrzelił. 15 października kolejnego, w okolicy Osnabrück, zaliczył Lt. Huie Lamb, również z 82. FS. Niemiec leciał na wysokości 1500 metrów, dlatego też Thunderbolt Lamba, spadając z wysokości 4200 metrów i korzystając z wtrysku wody do cylindrów, rozpędzony do prędkości 760 km/h, dogonił Me 262. Kiedy nacisnął spust kaemów, Niemiec odruchowo położył swoją maszynę w zakręt, by zejść z linii ognia. Ten błąd drogo go kosztował. Zwrotniejszy Thunderbolt bez trudu skrócił dystans, lecąc po cięciwie jego łuku i zasypał go huraganowym ogniem ośmiu półcalówek. Pilot Me 262 próbował uciec nad lotnisko, pod osłonę baterii *Flaku*, ale za późno. Jego samolot już płonął, kiedy próbował lądować awaryjnie.

Również 15 października wracający do bazy po wykonaniu misji 492. FS (48. FG) został wezwany do odparcia lokalnego niemieckiego kontrataku, wspieranego przez ok. trzydzieści czołgów. Pomimo niskiego poziomu paliwa i amunicji Thunderbolty z 48. FG, które zdobiła charakterystyczna biało-czerwona szachownica wokół okapotowania silników, rozbiły ogniem broni pokładowej natarcie wroga, zmuszając go do odwrotu. Za tę akcję dywizjon otrzymał wyróżnienie *Distinguished Unit Citation*.

wrote his machine off. Although seriously injured, "Rony" Lauer miraculously survived this second encounter with a Thunderbolt and eventually returned to KG 51, where he served until the end of the war. Fifty years later he began corresponding with the 78th Fighter Group Association, revealing the details of his encounters with P-47s.

On the same day, 2nd October 1944, the 353rd FG flew its first sortie in a mixed formation of P-47s and P-51s, escorting the 'heavies' bound for the Third Reich. While flying the Thunderbolt, from August 1943 until converting to Mustangs, the 353rd tallied an impressive total of 181.5 aerial victories. The Group's most famous pilot was Maj. Walter Beckham; until he was shot down by *Flak* on 22nd February 1944 and captured, he was the leading ace of the 8th AF with 18 victories to his credit[28].

On 6th October, the 368th destroyed 22 enemy aircraft on the ground at the Luftwaffe airfield at Breitscheid: their biggest success thus far. On 14th of the month the 368th practically razed the small town of Udenbreth, south of Hürtgen Forest, which happened to stand in the way of the U.S. Army V Corps.

In October, the 78th FG accounted for two more Me 262 jets. On the 7th of the month Maj. Richard Conner of the 82nd FS nabbed a solitary Me 262 of 1./KG(J)51. Conner shot it down ruthlessly as it approached the runway with lowered gear. On 15th October another fell prey to Lt. Huie Lamb, also of the 82nd FS. The German jet was flying at a mere 1500 metres. Lamb's Thunderbolt, hurtling down from a height

[28] More on Maj. Beckham in vol. II.

Tego samego dnia jeden z Thunderboltów 9. AF został zestrzelony przez Messerschmitty, ale... szwajcarskie! Natarcie armii amerykańskiej, posuwające się nieopodal granicy ze Szwajcarią, skutkowało licznymi naruszeniami przestrzeni powietrznej tego kraju przez amerykańskie samoloty. 15 października P-47D-22-RE (n/s 42-26063, „2N-L") z 50. FG, pilotowany przez 2/Lt. Jeralda Conlana, został ostrzelany przez dwa szwajcarskie Bf 109E-3 i zmuszony do awaryjnego lądowania w pobliżu Laufen. Zanim podporucznik Conlan zdołał posadzić swoją maszynę na ziemi, dostał się jeszcze pod ogień broni przeciwlotniczej. Po tym nieco szorstkim powitaniu Szwajcarzy zaprowadzili Conlana, usmarowanego olejem z rozbitego silnika, pod prysznic, a następnie zaprosili na małe przesłuchanie przy herbacie i ciastkach[29].

20 października piloci 362. FG pod dowództwem Col. Josepha Laughlina udowodnili, że do burzenia zapór wodnych nie trzeba skaczących bomb ani Lancasterów RAF-u. Tego dnia dziesięć 1000-funtowych bomb, zrzuconych przez nich z lotu nurkowego, zerwało tamę w Dieuze, tym samym pozbawiając Niemców możliwości wysadzenia jej w trakcie ofensywy 3. Armii gen. Pattona zaplanowanej na listopad.

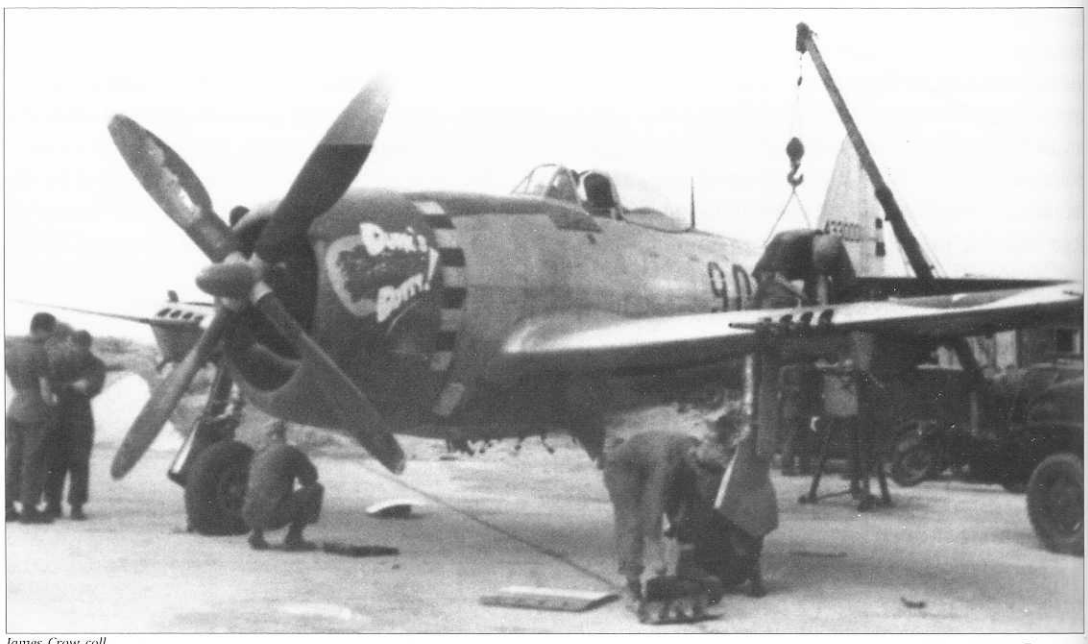
Po południu 21 października trzydzieści sześć Thunderboltów z 365. FG wykonywało patrol w okolicy Bonn – Düsseldorf. Amerykanie lecieli szeroko rozstawionym szykiem dwóch dywizjonów utrzymujących tę samą wysokość i pewien dystans między sobą, osłanianych przez lecący kilkaset metrów powyżej trzeci dywizjon, tzw. *top cover*. Kontrola naziemna skierowała ich w stronę formacji ok. trzydziestu Focke-Wulfów, niemal na pewno z JG 2.

[29] Na podstawie: Hans-Heiri Stapfer, Gino Künzle, *Strangers In A Strange Land, vol. II – Escape to Neutrality*.

of 4200 metres, with the throttle lever rammed 'through the gate' and methanol-water emergency boost engaged, sped up to 760 kph, catching up with the Me 262. As Lamb pressed the trigger, the German banked to one side in order to get out of the American's line of fire. It was a mistake, and it cost him dearly. The more manouevrable Thunderbolt easily turned into him, shortening the distance, and its guns ripped out a mighty burst from its eight 'fifties'. The German pilot strove to flee towards his airfield, to gain protection from the *Flak* batteries, but it was already too late. As he came down for an emergency landing, his machine was already on fire.

Meanwhile, the Thunderbolts of the 9th AF carried on doing what they did best. On that same day, 15th October 1944, the 492nd FS (48th FG) was already on its way back to base after one of many sorties flown in support of the XIX Corps, when they were recalled to disperse a counter attack supported by 30 German tanks. Despite being low on fuel and ammunition, the Thunderbolts of the 492nd – adorned, as were all P-47s of the 48th FG, with dense red and white checks on the cowls – emptied the rest of their ammunition into the advancing enemy, forcing them to retreat.

Also on 15th October, one of the 9th AF's Thunderbolts was shot down by some Messerschmitts... bearing Swiss markings! The American army's advance along the border of Switzerland had resulted in a number of violations of Swiss airspace by USAAF aircraft of the 9th and 15th AFs. On that day, a stray P-47D-22-RE (s/n 42-26063, "2N-L") of the 50th FG, flown by 2/Lt. Jerald Conlan, was shot up by two Swiss Bf 109E-3s and forced to belly-in near Laufen. Before 2/Lt Conlan had managed to put his crippled P-47 on the ground, he came under fire



P-47D-30-RA „Durk's Dotty!" Lt. Roberta Durkee z 404. FS, 371. FG (9. AF).

P-47D-30-RA "Durk's Dotty!" flown by Lt. Robert Durkee of 404th FS, 371st FG (9th AF).

James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D z 86. FS, 79. FG (12. AF), rozbity 11 września 1944 roku w czasie nocnego lądowania w Valence (Y-23) w południowej Francji; pilot zginął.

This P-47D of 86th FS, 79th FG (12th AF) crashed on 11th September 1944 upon a night landing at Valence (Y-23) in southern France; the pilot perished.

Markując atak na nadlatującą od czoła formację niemiecką, górny dywizjon Thunderboltów zapędził Focke-Wulfy pomiędzy dwa pozostałe dywizjony 365. FG, które kompletnie rozbiły i zdziesiątkowały szyki Niemców. Jednostka właśnie przegrupowała się i obrała kurs powrotny, kiedy górny dywizjon zameldował o zbliżającej się następnej grupie nieprzyjacielskich myśliwców. I tym razem po mistrzowsku rozegrana potyczka, niczym partia szachów, przyniosła Amerykanom liczne zestrzelenia.

Ostateczny rezultat podniebnych zmagań 365. FG musiał chyba zaskoczyć samych pilotów, a dla Niemców ten dzień był kolejną gorzką lekcją, że czas ich panowania na niebie Europy minął bezpowrotnie. W trakcie tych dwóch starć Thunderbolty 365. FG zestrzeliły nie mniej niż dwadzieścia jeden Focke-Wulfów - tyle zgłoszeń zostało pozytywnie zweryfikowanych. W ten dość niezwykły jak na jednostkę 9. AF sposób 365. FG zapracowała na swój pierwszy *DUC*. Ponadto, czterech pilotów zostało odznaczonych Srebrnymi Gwiazdami, a dwóch - DFC (Zaszczytny Krzyż Lotniczy). Niemcy z JG 2 zgłosili w tej okolicy i w tym samym czasie (tuż po godzinie trzeciej po południu) cztery zestrzelenia P-47 (w tym jedno *Kommandeur* III./JG 2 Oblt. Siegfried Lemke), ale przynajmniej 365. FG wróciła w komplecie.

2/Lt. Robert Hagan był zmuszony po tej walce wykonać awaryjne lądowanie swoim postrzelanym myśliwcem, jednak w momencie przyziemienia jego P-47 skapotował i koziołkując, urwał oba skrzydła. Chwilę później od kadłuba odpadł silnik, a na koniec odłamał się ogon. Z tego, co zostało po samolocie, wygramolił się porucznik Hagan. Miał nieznacznie potłuczoną głowę i złamane kilka żeber, co w tamtych czasach uważano za lekkie obrażenia.

W listopadzie 1944 roku na potrzeby południowego odcinka frontu utworzono nową jednostkę wsparcia taktycznego: 1. TAF (*Tactical Air Force*), jednocząc pod jednym dowództwem (Maj. Gen. Robert H. Webster) jednostki amerykańskie i francuskie. W jej skład weszły m.in.

from a local AA unit. After this harsh welcome the Swiss guided Conlan to a shower – he was drenched in oil from his aircraft's battered engine – whereupon they invited him to attend a brief interrogation over tea and cake.[29]

On 20th October, the pilots of the 362nd FG, led by Col. Joseph Laughlin, proved that dams could be breached without the use of bouncing bombs and the RAF's Lancasters. On that day, the P-47s dropped ten 1000-pounders in a dive, bursting open a dam at Dieuze, thereby denying the Germans the opportunity of blowing it up during Gen. Patton's Third Army offensive, which was due to be launched in November.

The following day, on the afternoon of 21st October, 36 Thunderbolts of the 365th FG patrolled the area of Bonn-Düsseldorf. The Americans were by that time seasoned veterans of air combat, and they flew in a well-spaced line-abreast formation of two squadrons, with the third watching over them as top cover. The ground controller vectored them towards a group of 30 Focke Wulfs, almost certainly of JG 2.

The 365th FG's top squadron feinted a head-on attack against the approaching German formation and drove the Focke Wulfs straight between the remaining two squadrons, which decimated and scattered the Luftwaffe fighters. As the 365th was re-assembling to return to base, the top squadron called out to warn of another gaggle of 'Jerries'. A masterfully played out encounter, almost like a game of chess, brought about numerous victory claims on the American side.

The final result of those two consecutive scraps must have surprised everybody – not least the 365th FG's pilots. For the German *Jagdflieger* it was a bitter lesson that the days of their air superiority over Europe were definitely at an end. After careful examination of all claims, the 365th FG was credited with 21 Fo-

[29] Based on: *Strangers In A Strange Land, vol. II – Escape to Neutrality*, Hans-Heiri Stapfer/Gino Künzle.

James Crow coll.

P-47D „Eight Nifties" z 511. FS, 405. G (9. AF) na lotnisku w St. Dizier (A-64) we Francji, gdzie jednostka stacjonowała od września 1944 roku.

P-47D "Eight Nifties" of 511th FS, 405th FG (9th AF) at St. Dizier airfield (A-64), France, where the unit was based since September 1944.

Thunderbolty 1. Francuskiego Korpusu Lotniczego (pod dowództwem Brig. Gen. Paula Goradora) stacjonujące do tej pory na Korsyce i biorące udział w walkach w północnych Włoszech oraz południowej Francji. Zadaniem 1. TAF było wspieranie francusko-amerykańskiej 6. Grupy Armii (amerykańskiej 7. Armii i francuskiej 1. Armii) Początkowo w skład 1. TAF wchodziły m.in. trzy amerykańskie *Fighter Groups* z 9. AF latające na P-47 (50., 358. i 371. FG), a także pięć francuskich jednostek Thunderboltów. Wraz z upływem czasu, kiedy front włoski tracił na znaczeniu, 1. TAF wchłonęła również niektóre jednostki Thunderboltów z 12. AF: 324. FG, a następnie, w lutym 1945 roku, 27. i 86. FG.

Również w listopadzie 1944 roku swoje Thunderbolty zdała kolejna jednostka myśliwska 8. AF przezbrajana na Mustangi. W czasie służby na P-47 piloci 356. FG zwyciężali z Luftwaffe w powietrzu 118 razy. Thunderbolty Grupy wzięły jeszcze udział w największym sukcesie 356. FG. Eskortując ciężkie bombowce nad Paderborn, 20 mil na północny zachód od jeziora Dümmer, Amerykanie stoczyli bitwę z myśliwcami Luftwaffe, uzyskując dwadzieścia cztery pozytywnie zweryfikowane zwycięstwa bez strat własnych!

Od czasu fatalnych pomyłek amerykańskiego lotnictwa, które w czasie walk w Normandii w czerwcu i lipcu wielokrotnie bombardowało własne wojska, włożono wiele wysiłku, by uniknąć bratobójczego ognia (tzw. *friendly fire*), jednak w przypadku Thunderboltów operujących tuż przed frontem własnych wojsk takie incydenty nie były łatwe do uniknięcia. Dla przykładu, 7 listopada Kompania B z 707. batalionu czołgów wkroczyła do wioski Vossenack leżącej w rejonie Hürtgenwaldu, gdzie dostała się pod bezpośredni ogień przeciwnika. Wezwane na pomoc Thunderbolty z 365. FG obłożyły bombami i ostrzelały stanowiska Niemców, jednak dwa samoloty omyłkowo zbombardowały pozycje amerykańskich czołgistów. Niemniej jednak, najtragiczniejsze pomyłki przypadły w udziale

cke Wulfs destroyed! The Germans of JG 2 claimed four P-47s in the same area and at the same time (shortly after 15:00 hrs), including one by Oblt. Siegfried Lemke, *Kommandeur* of III./JG 2, for his 52nd victory – but the 365th FG, at least, filed no losses on that day. Upon returning from this mission, 2/Lt. Robert Hagan was forced to belly-land his shot-up machine, and as he touched down, it bounced off the ground and cartwheeled, shearing off both wings. As the P-47 went tumbling along, its engine broke loose, and then the tail snapped and fell off. 2/Lt Hagan clambered out of the disfigured wreck... He had suffered some head cuts and a couple of cracked ribs – injuries that were not considered serious. For this outstanding victory over the Luftwaffe the 365th FG was presented with its first DUC. Furthermore, four pilots were awarded the Silver Stars and two more DFCs.

In November 1944 the needs of the southern sector of the front in Europe led to the creation of the First Tactical Air Force (1st TAF), a Franco-American air arm created provisionally in the field. U.S. Major General Robert H. Webster led it, with Brig. General Paul Gorador commanding the 1st French Air Corps. The 1st TAF was tasked with supporting Franco-American Sixth Army Group (American Seventh Army and the French First Army). Initially, the 1st TAF incorporated (among other tactical support units), three American Fighter Groups flying P-47s (50th, 358th and 371st) as well as five French P-47 units. The French Thunderbolts – thus far stationed in Corsica – had participated in the aerial campaigns fought across northern Italy and southern France. As time passed and the Italian front declined in importance, and the 1st TAF incorporated a couple of Thunderbolt outfits of the 12th AF: first the 324th FG, then (in February 1945) the 27th and 86th FGs.

Also in November 1944, another P-47 fighter group of the 8th AF converted to Mustangs. During its service on Thunderbolts the 356th FG had racked up 118 aerial victories against the Luftwaffe. P-47s were still in service with the 356th when it scored its biggest success against the Luftwaffe. On 26th November, while escorting 'heavies' to Paderborn, the Group scraped with Germans 20 miles north-west of the Dümmer Lake, bagging 24 for no loss of its own!

During the Normandy campaign in June and July 1944 the American Air Force had made some disastrous errors, which had unfortunately resulted in its aircraft bombing friendly troops. Since that time, a lot of effort had been put into avoiding similar incidents of friendly fire. Nevertheless, in the case of fighter-bomber aircraft such as the Thunderbolts – which were constantly operating over an ill-defined front line – it was inevitable that the occasional tragic

ciężkim i średnim bombowcom i to za ich sprawą całe USAAF doczekało się od amerykańskiej piechoty przydomka *American Luftwaffe*.

8 listopada trzecim i ostatnim asem 362. FG został Lt. Joseph „Joe" Matte z 378. FS, ten sam, który w brawurowej walce z 20 sierpnia zaliczył cztery zwycięstwa. Tego dnia 378. FS, tuż po ataku bombowym na wschód od Saarbrücken, została zaatakowana przez siły ocenione na ponad czterdzieści Focke-Wulfów. W gwałtownym starciu z przeważającym liczbowo przeciwnikiem, 378. FS uzyskał aż osiem potwierdzonych zwycięstw.

22 listopada Amerykanie zdobyli Metz, dwa dni później Francuzi wyzwolili Strasbourg. Niemniej jednak, postępy wojsk sprzymierzonych stawały się coraz wolniejsze. Nadchodziła zima, a wróg, walcząc już na przedpolach swojej ojczyzny, stawiał coraz bardziej zacięty opór. Przedostatni miesiąc 1944 roku przyniósł pilotom P-47, oprócz rutynowych już ataków na cele naziemne, niepokojąco dużo okazji do walk powietrznych – *Jagdwaffe* najwyraźniej koncentrowała swoje siły na granicy belgijsko-niemieckiej.

Po południu 25 listopada 1944 roku 81. FS (z 50. FG), pod dowództwem Maj. Roberta Johnstona, eskortował francuskie Maraudery z 1. TAF, wysłane w celu zbombardowania koncentracji wojsk niemieckich pod Landau. Zanim bombowce dotarły do celu, stały się celem ataku formacji ok. sześćdziesięciu Bf 109 – Niemcy mieli nad Thunderboltami eskorty przewagę liczebną co najmniej siedem do jednego. W ciągu dziesięciu minut walki piloci Messerschmittów 109 z JG 4 zgłosili w okolicy Strasbourga zestrzelenie siedmiu P-47, ale tego dnia 50. FG straciła tylko cztery samoloty. 81. FS, który jako jednostka myśliwsko-bombowa nie miał – siłą rzeczy – wielkiego doświadczenia w walkach

case would occur. One well documented incident took place on 7th November 1944, when elements of Company B, 707th Tank Battalion, stormed into Vossenack, in the Hürtgenwald area, where they came under direct fire from enemy positions on a nearby ridge. The tank company commander's request for an air strike was answered by Thunderbolts of the 365 FG, which bombed and strafed the enemy positions. Unfortunately, two P-47s dropped their bombs among the American tank crews and some of the accompanying engineers, killing one man, seriously wounding another, and inflicting slight wounds on three others. Nevertheless, the most disastrous cases of friendly fire were traced to medium and heavy bombers; it was those cases that had inspired the GIs to give the entire USAAF a somewhat embarrassing nickname: the 'American Luftwaffe'.

On 8th November 1944, Lt. Joseph "Joe" Matte of the 378th FS, the same man who on 20th August had nearly made 'ace-in-a-day' by scoring four, became the third and last ace of the 362nd FG. On that day the 378th's P-47s tangled with a force of 40 Focke Wulfs, only moments after dropping their ordnance east of Saarbrücken. Outnumbered by the enemy, the 378th FS engaged in a violent 'furball' and gave good account of itself – bagging eight.

On 22nd November 1944 the Americans captured Metz; two days later Strasbourg was freed by French troops. Nevertheless, the rapid advance of the Allied armies was losing its momentum. The winter was setting in, and the Germans, fighting on the doorstep of their own country, were putting up fierce resistance.

During November 1944 the Germans were concentrating their forces on the Belgian-German border, and this gave the P-47 pilots frequent contact with the Luftwaffe. On the after-

James Crow coll.

P-47D „Mary Ellen" z 410. FS, 373. FG (9. AF) w Le Coulot (A-89) w Belgii, gdzie jednostka stacjonowała od października 1944 roku. Na pierwszym planie improwizowany podnośnik do załadunku podskrzydłowych bomb.

P-47D „Mary Ellen" of 410th FS, 373rd FG (9th AF) at Le Coulot (A-89), Belgium, where the unit was stationed since October 1944. In the foreground an improvised bomb trolley.

AFHRA coll.

Col. Frank Perego, od listopada 1944 roku dowódca 368. FG (9. AF).

Col. Frank Perego, since November 1944 the CO of 368th FG (9th AF).

powietrznych, tego dnia dał z siebie wszystko: dwóm pilotom, Maj. Robertowi D. Johnstonowi i Cpt. Patrickowi J. Ness, zaliczono zestrzelenie po trzy Messerschmitty! Co ważniejsze, wszystkie osłaniane Maraudery wykonały swoje zadanie i wróciły cało do bazy. Maj. Johnston musiał poczekać na swoje kolejne, piąte zwycięstwo, aż do kwietnia 1945, by zostać jedynym asem 50. FG; trzy zwycięstwa Cpt. Nessa były jego pierwszymi i jedynymi w czasie całej tury bojowej![30]

Dzień później, 26 listopada 1944 roku, dość bezduszne i biurokratyczne polecenie przezbrojenia wszystkich jednostek myśliwców 9. AF na Thunderbolty zmusiło pilotów 354. FG do oddania swoich Mustangów. Latająca na P-51 od grudnia 1943 roku 354. FG była wysoce efektywnym narzędziem do walki z Luftwaffe (w ciągu niecałego roku aż pięćdziesięciu pilotów Grupy zdobyło co najmniej pięć zestrzeleń) i w tym sensie wymiana sprzętu na P-47 było marnowaniem nagromadzonego doświadczenia bojowego. Jako że nawet armia czasem przyznaje się do błędu, w lutym 1945 do jednostki wróciły Mustangi.

Pod koniec listopada 366. FG przeniosła się na Y-29 w Asch. Okazało się szybko, że lotnisko znajduje się dokładnie na trasie przelotu pocisków V-1, wystrzeliwanych przez Niemców w stronę Antwerpii, głównego portu przeładunkowego aliantów. 2/Lt. Melvin Paisley, przyszły (i jedyny) as 366. FG, zapragnął osobiście wypróbować, stosowaną przez operujące nad Kanałem myśliwce, technikę wytrącania „latającej

[30] W ciągu całej wojny nad Europą na koncie dywizjonu znalazło się skromne dwadzieścia sześć zwycięstw. Dla porównania, 61. FS z 56. FG – dywizjon asów – do końca wojny zaliczył na swoje konto 232 zwycięstwa, a uzbierałby pewnie wiele więcej, gdyby nie dość niefortunne przezbrojenie na P-47M (o czym będzie mowa w części czwartej niniejszej monografii).

noon of 25th November, the 81st FS (50th FG), led by Maj. Robert Johnston, escorted Marauders of the 1st TAF tasked with bombing a concentration of German troops at Landau. Before the bombers had reached their target, a force estimated at 60 Bf 109s 'bounced' them – the Germans outnumbered the Thunderbolt escort by at least 7:1. In just ten minutes the Messerschmitt pilots of JG 4 claimed the destruction of seven P-47s in the area of Strasbourg. In fact, the 50th FG lost four on that day. The 81st FS, being a fighter-bomber outfit, did not have much air-combat experience, but nevertheless stood its ground. Two pilots, Maj. Robert D. Johnston and Cpt. Patrick J. Ness, were each credited with shooting down a trio of Bf 109s! What was even more important, the escorted B-26s proceeded to complete their mission and returned to base without loss. Maj. Johnston had to wait until April 1945 to score his next, and fifth, victory to become the 50th FG's sole ace. The three 'kills' scored by Cpt. Ness on 25th November 1944 were his first and only victories during his combat tour.[30]

The following day, 26th November, a somewhat bureaucratic and insensitive order was issued declaring that the entire 9th AF's fighter arm would be re-armed with Thunderbolts. This forced the 354th FG to give up their beloved Mustangs, even though they had been flying the type since December 1943, and were known as the 'Pioneer Mustang Group'. The 354th had shown itself to be highly proficient at fighting the Luftwaffe (as many as 50 of its pilots had already 'made ace') and the unit's conversion to Thunderbolts was a waste of accumulated experience. However, even the Army is occasionally known to rectify its mistakes and, in February 1945, the 354th FG got its P-51s back. Nevertheless, during its short stint operating Thunderbolts the 354th FG found time to produce some of the most colourful paint schemes ever applied to P-47s!

By the end of November, the 366th FG had moved to Y-29 airfield at Asch. It was soon apparent that the airfield was located directly under the flight path of V-1 'buzz bombs' heading for Antwerp – the Allies' main cargo port on the continental side of the Channel. 2/Lt. Melvin Paisley – the future (and only) 366th FG ace – decided to try the technique of throwing a flying bomb off balance by using his aircraft's wingtip. At the first opportunity "Mel" Paisley, a colourful character amongst the 366th FG's pilots, gave chase to a flying bomb.

[30] During its entire service in the ETO the 81st FS (50th FG) was credited with a modest 26 aerial victories – but modest only when compared to such dedicated Luftwaffe chasers as the 61st FS (56th FG) which by VE-Day tallied 232, and would have probably tallied far more, had it not been for the unfortunate conversion to the P-47M (on which more in vol. IV).

bomby" z kursu poprzez podważenie jej skrzydła swoim. Paisley, barwna postać 366. FG, przy pierwszej nadarzającej się okazji ruszył w pogoń za czarownicą: „(...) Włączyłem wtrysk wody do cylindrów i zbliżyłem się do V-1, a następnie ostrożnie wsunąłem skrzydło swojego samolotu pod skrzydło bomby. W przeciwieństwie do mojego Thunderbolta, czarownica leciała jak po sznurku, prawdopodobnie dlatego, że nie kierował nią nerwowy pilot!

A teraz spokojnie, mój stary druhu... Zrobimy coś dla krewnych mamy tam na dole. Kierowany ruchem lotki, mój *Jug* przechylił się na bok, podbijając prawe skrzydło V-1 pionowo w górę. W jednej chwili latająca bomba zgłupiała i zwaliła się bezwładnie w stronę ziemi. Przewróciłem samolot na plecy i nurkując, oddałem krótką serię do czarnej sylwetki pędzącej w dół, w nadziei, że zdobędę dla Wilcoxa nagranie z fotokarabinu. To było wyjątkowo głupie posunięcie. Nagle niewidzialna siła rzuciła moim samolotem w górę. Niemal cudem uniknąłem eksplozji bomby, która, uderzając w pole, wyrzuciła w powietrze masy ziemi i błota"[31].

30 listopada należąca do IX TAC gen. Quesady 67. TAC Recon Group (jednostka rozpoznania taktycznego) wypatrzyła w okolicy Euskirchen niemiecki skład kolejowy, wyładowany ciężkimi czołgami. Do ataku poderwały się Thunderbolty z 368. FG, które po akcji zgłosiły zniszczenie dwunastu Tygrysów.

Na początku grudnia 1944 roku rozdział jednostek Thunderboltów 9. AF pomiędzy trzy

[31] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, s. 178. Rodzina Paisleya, podobnie jak wielu innych pilotów amerykańskich, pochodziła z Europy.

He recalled: "I switched on the water injection and moved up on the V-1, carefully placing my wing under its wing tip. The Doodlebug was much steadier than my Jug, probably owing to the absence of a nervous pilot flying it. *Steady now, old Jug! This is for Mom's relatives down there*. With a prodding right roll of my aileron, my Jug friend tipped the V-1's right wing to the sky. Within seconds, the V-1 lost its brains and tumbled downward. Rolling back I took a short blast at the black body as it fell, hoping to get a little camera coverage for Wilcox. What a stupid move that was. My plane lurched upwards as the V-1 burst into the open field below, barely escaping the explosion which sent hordes of mud spurting into the air".[31]

On 30th November, the 67th TAC Recon Group assigned to the IX TAC, found a train loaded with German heavy armour near Euskirchen. Thunderbolts of the 368th FG were scrambled in response to this discovery, and claimed the destruction of 12 Tiger tanks.

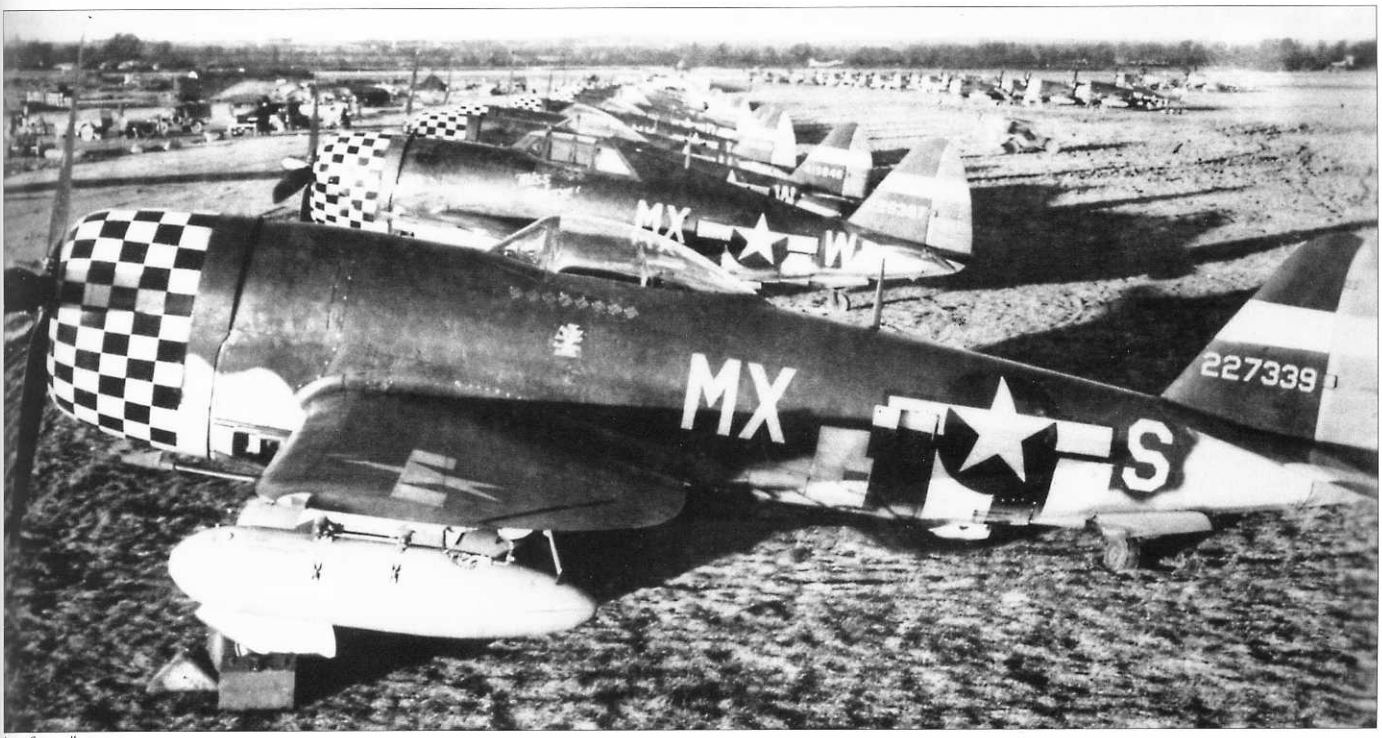
In early December 1944 the Thunderbolt units of the 9th AF (beside those which had gone to the Franco-American 1st TAF) were grouped as follows: Gen. Quesada's IX TAC: 365th, 366th and 368th FG, Gen. Weyland's XIX TAC: 354th, 362nd, 405th and 406th FG, and lastly Gen. Nugent's XXIX TAC: 36th, 48th, 373rd and 404th FG.

On 6th December, the 48th FG gave a model example of cooperation with ground troops, supporting the American Ninth Army's break-

[31] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, p. 178. Paisley's family, as so many other American servicemen's, had its roots in Europe.

W listopadzie 1944 roku 78. FG przeniosła się czasowo do Bassingbourne, gdzie zostało wykonane to zdjęcie, podczas gdy w stałej bazie 78. FG w Duxford montowano z mat PSP nowy pas startowy. Na pierwszym planie P-47D-27-RE (s/n 42-27339, „MX-S"), na którym latał sam Lt. Col. Joseph Myers, pogromca pierwszego Me 262. Następny w szeregu to P-47D-22-RE "Miss Behave" (s/n 42-26387, MX-W"), samolot Lt. Roberta Bosworth.

In November 1944, the 78th Fighter Group moved temporarily to Bassingbourne during the construction of a new PSP runway at Duxford. In the foreground P-47D-27-RE (s/n 42-27339, "MX-S") flown by Lt. Col. Joseph Myers, credited with the first Me-262 jet victory. The next aircraft in line is P-47D-22-RE "Miss Behave" (s/n 42-26387, "MX-W bar"), assigned to Lt. Robert Bosworth.



James Crow coll.

Zgrupowania Wsparcia Taktycznego (*Tactical Air Commands*) wyglądał następująco: IX TAC gen. Quesady: 365., 366. i 368. FG, XIX TAC gen. Weylanda: 354., 362., 405. i 406. FG, oraz XXIX TAC gen. Nugenta: 36., 48., 373. i 404. FG.

6 grudnia piloci 48. FG dali przykład wzorcowej współpracy z wojskami lądowymi, w tym wypadku amerykańską 9. Armią, która próbowała przełamać opór Niemców na północ od Jülich. Z powodu niskiego pułapu chmur Thunderbolty operowały, pomimo silnego ognia przeciwlotniczego, na minimalnej wysokości. Ich ataki na zgrupowania wojsk, umocnienia i inne wskazane punkty oporu wroga okazały się tak skutecznie, że kiedy 9. Armia ruszyła naprzód, praktycznie nie napotykała żadnego oporu. Za tę akcję 48. FG otrzymała swój drugi *DUC*.

Początek grudnia 1944 roku przyniósł kolejne starcia z dużymi formacjami Messerschmittów i Focke-Wulfów. W tym czasie myśliwsko-bombowym Thunderboltom często powierzano zadanie eskortowania bombowców 9. AF. 12 grudnia swój „dzień myśliwca" miał 509. FS z 405. FG – po ataku na cele kolejowe w okolicy Kaiserslautern dywizjon został zaskoczony na małym pułapie przez Messerschmitty 109. Tym razem wszystkie zgłoszenia pilotów *Jagdgeschwader 4* znajdują potwierdzenie w faktach: 509. FS straciła cztery maszyny. Amerykanie szybko jednak otrząsnęli się i zestrzelili aż siedmiu Niemców (w czasie całej wojny dywizjon uzbierał na swoim koncie w sumie piętnaście zwycięstw).

W grudniu przezbrajanie na Mustangi rozpoczęła kolejna jednostka 8. AF, której Thunderbolty zdobiła słynna czarno-biała szachownica na okapotowaniu silnika. 78. FG była jedną z trzech, obok 4. i 56. FG, amerykańskich jednostek myśliwskich, które od wiosny 1943 roku testowały w boju pierwsze P-47 nad Europą. Do czasu przezbrojenia na P-51 jednostka uzbierała

through north of Jülich. Its attacks proved so effective that when the Ninth Army moved out, there was hardly anyone left to fight with. For their actions in the area of Jülich the pilots of the 48th FG won the unit a second DUC.

In early December 1944, there were more clashes with big formations of Messerschmitts and Focke Wulfs. At that time the fighter-bomber Thunderbolts were often assigned to escort the 9th AF's medium bombers. On 12th December it was the 509th FS's (of 405th FG) chance to boost its scoreboard. As they were engaging some railroad targets in the vicinity of Kaiserslautern, they were intercepted by a gaggle of Messerschmitt 109s. This time all the claims filed by the pilots of JG 4 were corroborated: the 509th indeed lost four machines. Nonetheless, the Americans quickly got hold of the situation and evened the scores by downing seven German aircraft! This amounted to almost half the 15 victories claimed by the 509th FS during the war.

In the same month, another Thunderbolt outfit of the 8th AF – one which adorned its machines with distinctive black and white checks – began to convert to Mustangs. The 78th FG had been one of the first three P-47 units created, along with the 4th and 56th FGs, and had been in combat over Europe since spring 1943. Until their transition to P-51s the Group had amassed 239.5 victories against the Luftwaffe in the air-combat and 142 on the ground. This meant that the 56th FG was the only remaining 8th AF fighter unit, which continued to fly Thunderbolts – and it did so until the end of the war. The redundant Thunderbolts of the 78th FG were passed on to the P-47 units of the 9th AF – where they were accepted with some grumbling, since the Ninth always seemed to be second in line for the factory fresh machines!

Wygląda na to, że nikt nie kwapi się do szorowania tego skąpanego w oleju Thunderbolta z 315. FS, 324. FG (12. AF).

Looks like no one around is particularly eager to brush clean this oil-soaked Thunderbolt of 315th FS, 324th FG (12th AF).

James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D-30-RE (s/n 44-20514, „GQ-U") z 355. FS, 354. FG (9. AF) o wdzięcznej nazwie „Wee Speck" („Mały okruszek") na lotnisku Rosiéres-en-Haye (A-98) w grudniu 1944 roku. Na tym samolocie latał Cpt. Lowell Brueland. Wszystkie swoje zwycięstwa w II wojnie światowej Brueland zdobył na Mustangach; po jej zakończeniu zwalczał wrogów Ameryki nad Koreą, gdzie zestrzelił dwa MiG-i.

P-47D-30-RE "Wee Speck" (s/n 44-20514, "GQ-U") of 355th FS, 354th FG (9th AF) at Rosiéres-en-Haye (A-98), December 1944. It was the regular mount of Cpt. Lowell Brueland, who scored all his WWII aerial victories while flying a Mustang. After the war in Europe Brueland went on to chase the enemies of America over Korea, where he knocked down two MiGs.

na swoim koncie 239,5 zwycięstw w powietrzu oraz 142 samoloty wroga zniszczone na ziemi. Tym samym w skład 8. AF wchodziła już tylko jedna jednostka latająca na P-47 – 56. FG – która pozostała wierna Thunderboltom do końca wojny. Dla jednostek 9. AF ta zmiana wszelako oznaczała, że w ramach uzupełnień zamiast nowych maszyn dostaną kolejną partię mocno wysłużonych Thunderboltów w spadku po 8. AF!

Kontrofensywa w Ardenach

Rankiem 16 grudnia 1944 roku, poprzez trudno dostępne, gęsto zalesione tereny pogranicza belgijsko-niemieckiego i północnego Luksemburga, ruszyła niemiecka kontrofensywa. Operacja o kryptonimie „Wacht am Rhein" miała na celu wbicie klina pomiędzy wojska brytyjskie i amerykańskie, a następnie zajęcie Antwerpii, ważnego portu przeładunkowego. Kluczem do sukcesu całej operacji miała być zła pogoda, która w założeniu miała uziemić całą potęgę alianckiego lotnictwa. Niemcy nie liczyli już na zwycięstwo na Zachodzie, mieli raczej nadzieję wynegocjować zawieszenie broni i przerzucić swoje siły na front wschodni, który szybko zbliżał się do granic Rzeszy. Te zamierzenia i tak okazały się nad wyraz ambitne – potężnym jak na ten etap wojny siłom pancernym Niemców (m.in. 6. Armii Pancernej SS i 5. Armii Pancernej) szybko zaczęło brakować paliwa i niemiecka ofensywa w Ardenach straciła swój impet. Niemcy nawet nie przekroczyli Mozy, pierwszego celu swojej ofensywy. Na ich tyłach broniła się odcięta w Bastogne amerykańska 101. Dywizja Powietrznodesantowa. Zdobycze terytorialne Niemców ograniczyły się do wygięcia na zachód linii frontu, stąd też do historii przeszła adekwatna nazwa: *Battle of the Bulge* (bitwa o wybrzuszenie).

Battle of the Bulge

On 16th December 1944, the Germans launched their last great offensive in the West across the densely forested and almost impassable terrain of northern Luxembourg and the Belgian-German borderland – an area known as the Ardennes. Codenamed *Wacht am Rhein*, the objective of the operation was to drive a wedge between the British and American armies and to seize the important cargo port of Antwerp. The key to success for the attack was foggy weather, which would ground the might of the Allied Air Force.

The Germans no longer harboured any illusions about winning the war in the West. Nevertheless, their *Führer* still clung to a vague hope of forcing the western Allies to negotiate a peace treaty on his terms, which would allow him to transfer the bulk of his forces to the crumbling eastern front. Those plans proved way too ambitious: although the Germans managed to summon together a relatively powerful armoured force (for this late period of the war), which included the 5th Panzer Army and the elite 6th SS Panzer Army, their tanks soon ran out of fuel and the attack in the West stalled. At that point, the Germans hadn't even succeeded in crossing the Meuse River. The American 101st Airborne Division, besieged at the town of Bastogne, managed to hold its ground. All in all, the Germans' temporary territorial gains were limited to a salient, or "bulge", in the former front line – an area which was later to give the battle its fitting name.

On 17th December, despite the flood of alarming reports from the American forward units scattered in the Ardennes, no one realized the gravity of the situation. In the morning, 13 Thunderbolts of the 365th FG, each armed with two 500-pounders under its wings, headed for

17 grudnia, pomimo alarmujących wieści docierających do sztabów z terenu Ardenów, nikt jeszcze nie zdawał sobie sprawy ze skali niemieckiej ofensywy. Przed południem trzynaście Thunderboltów z 365. FG, każdy uzbrojony w dwie podskrzydłowe pięćsetfuntówki, skierowało się w stronę Monschau i Düren, gdzie miały wspierać lokalne działania 8. i 78. Dywizji Piechoty. Kiedy piloci dotarli nad linię frontu, kontroler naziemny z 78. Dywizji polecił im, żeby sami rozejrzeli się po okolicy, gdyż podobno gdzieś w pobliżu Niemcy przemieszczali swoje wojska. To, co wkrótce odkryli piloci 365. FG, przerosło ich najśmielsze oczekiwania. W dole, wąskimi leśnymi drogami sunęły na Zachód kolumny czołgów, transporterów i ciężarówek. Były to najprawdopodobniej pojazdy niemieckiej szpicy pancernej, *Kampfgruppe Peiper*. Zaskoczenie było tak duże, że kiedy w stronę samolotów poszybowały serie świetlnych pocisków, Maj. Motzenbecker zameldował kontrolerowi naziemnemu: „Strzelają do nas! To nasi, czy wróg?"

Chwilę później salwa z szybkostrzelnego działka dosięgła samolot 2/Lt Johna McCarthy'ego, który rozbił się o pobliskie wzgórza; był zbyt nisko, by wyskoczyć ze spadochronem. Tymczasem niemiecka kolumna, która według szacunków pilotów liczyła ok. 150 pojazdów, zjechała na pobocze, szukając schronienia wśród drzew. Tam posypały się 500-funtowe bomby Thunderboltów, a chwilę później na miejsce dotarł wezwany na pomoc 388. FS, który kontynuował bombardowanie i ostrzał kolumny. Kolejna dwunastka P-47 z 365. FG odkryła z kolei, pomiędzy Monschau i Simmerath, kolumnę marszową 326. i 272. Dywizji Grenadierów Ludowych. W tym ataku poległ kolejny pilot jed-

the area between Monschau and Düren, where they were supposed to support the 8th and 78th Infantry Divisions. When the pilots arrived over the front, the ground controller advised them to take a look around since the Germans were supposedly on the move in the area. What the pilots of the 365th discovered, shocked them. Down below, along narrow roads winding across the pine forests were columns of tanks, armoured carriers and trucks heading en-masse towards the west. The vehicles probably formed part of the German panzer spearhead, the *Kampfgruppe Peiper*. The surprise achieved was so great that, when streams of tracer rushed up from the ground towards the aircraft, Maj. Motzenbacker, the Blue Leader, reported to his controller: "We're under fire. Could that be... the enemy?"

Moments later, a well-aimed salvo from a German *Ack-Ack* gun hit the aircraft flown by 2/Lt John McCarthy, which slammed into the surrounding hills; he was too low to bail out. Meanwhile the German columns pulled aside, seeking cover amongst some trees. Bombs rained down and shortly afterwards the 388th FS, which had answered the call for help, arrived at the scene, mercilessly bombing and strafing the German column. Another dozen P-47s of the 365th FG ran into an enemy column (of *326* and *272 Volksgrenadier Division*) between Monschau and Simmerath. One 365th FG pilot fell to the anti-aircraft fire in this attack. All in all, the Group claimed 107 enemy vehicles destroyed in these attacks.

As the day progressed, other Thunderbolt units, dropping down through the soupy overcast cloud, were discovering roads clogged with intense German traffic. At the crossroads in

P-47D z 36. FG (9. AF) podchodzi do lądowania w Le Culot (A-89) w Belgii, w grudniu 1944 roku.

P-47D of 36th FG (9th AF) coming down to land at Le Culot (A-89), Belgium, December 1944.

James Crow coll.

James Crow coll.

nostki. W sumie, w trakcie tych trzech ataków, 365. FG zgłosiła zniszczenie 107 pojazdów wroga.

Wkrótce kolejne jednostki Thunderboltów, przebijając się przez zalegające nisko nad ziemią śniegowe chmury, odkrywały drogi zapchane niemieckimi kolumnami pancernymi. Na skrzyżowaniu dróg w Büllingen 390. FS (366. FG) napotykała kolumnę czołgów i towarzyszących im pojazdów, również z *Kampfgruppe Peiper*. Chwilę później w powietrzu pojawiły się Messerschmitty 109, prawdopodobnie z III./JG 4. 2/Lt. Melvin Paisley, lecący na swoim P-47D-30 „La Mort" („B2-M", 44-20545) wykorzystał zaistniałą sytuację do zdobycia pierwszego zwycięstwa. Dwie 500-funtowe bomby wiszące pod skrzydłami jego Thunderbolta... przezornie zostawił na potem.

„Położyłem samolot w ostry zakręt na wznoszeniu, otwierając przepustnicę do końca. Myśląc na głos, udzielałem sobie wskazówek: Wtrysk wody będzie jeszcze potrzebny, przy tych dwóch bombach pod skrzydłami. Obserwuj uważnie poziom wody, jak przesadzisz, to wykończysz silnik. Zobaczyłem, jak po mojej prawej Kennedy oberwał od ognia z ziemi. Ta seria z pewnością pochodziła z samobieżnego działka przeciwlotniczego, które towarzyszyło czołgom. Kiedy mijałem Kennedy'ego, zauważyłem, że w jego samolocie wysuwa się podwozie. Cholera, oberwał w hydraulikę... Atakująca stodziewiątka weszła w podciągany lewy zakręt, przewaliła się na skrzydło i runęła w dół. Skrzydłowy Niemca odbił w prawo i ruszył za nim. Prowadzący niemieckiej pary popełnił pierwszy błąd; jego tyłek był już mój! Nie było na tym kontynencie samolotu, który mógłby uciec Thunderboltowi w locie nurkowym. Czułem smak zwycięstwa.

Büllingen, the 390th FS (366th FG), scudded out of the murky mist at tree-top level and chanced upon a column of tanks with accompanying vehicles from the already-bombed *Kampfgruppe Peiper*. Moments later, the skies swarmed with Messerschmitt 109s, most probably from III./JG 4. 2/Lt. Melvin Paisley, at the controls of his P-47D-30 "La Mort" ("B2-M", s/n 44-20545) took the opportunity to open his 'scorecard'. Curiously, he resisted the idea of jettisoning the two 500-lb. bombs he carried under the wings of his Thunderbolt, believing he could make good use of them later:

"I climbed into a tight turn, full throttle", he recalled. "Coaching myself, I thought aloud: I will need water injection with these two bombs. Watch the water carefully; you can't over-do it or you'll run the engine into trouble. On my right, I saw Kennedy take a hit from ground flak. That shot was surely a mobile AA gun traveling with the tanks. I passed Kennedy as his wheels started to come down. Oh damn, they got his hydraulic supply. The attacking 109 started a tight turn to the left, pulled a wingover and started down. His wingman peeled off to the right and followed. That was his first mistake, right there; his ass was mine! There wasn't a plane in the theater that could out-dive the Jug. I could taste the victory.

If the two of them had stayed at my altitude, I never could have turned with them because of the load I was carrying. Rolling with him, I rammed the throttle forward, keeping the water off. I might need to use water again, I thought. As I pulled closer, he must have realized he had made a mistake and racked his plane up into a tight climbing turn. Quickly,

P-47D-28-RA „Honey Bucket Joe" (s/n 42-29128, „G9-Q") z 509. FS, 405. FG (9. AF), jeden z czterech P-47 utraconych przez dywizjon 12 grudnia 1944 roku w czasie potyczki z JG 4 w okolicy Kaiserslautern. Jego pilot, Lt. Bill Doyle, zginął.

P-47D-28-RA "Honey Bucket Joe" (s/n 42-29128, "G9-Q") of 509th FS, 405th FG (9th AF), one of four P-47s lost by the squadron on 12th December 1944 in a scrap with JG 4 near Kaiserslautern; the pilot, Lt. Bill Doyle, was killed in action.

Gdyby oba Messerschmitty zostały na swoim pułapie, nigdy bym ich nie wymanewrował z powodu ciężaru, jaki wlokłem pod skrzydłami mojego samolotu. Teraz zaś otworzyłem przepustnicę, bez włączania wtrysku wody, i ruszyłem w dół za nimi. Jeszcze przyda się ta woda, pomyślałem. Kiedy zacząłem skracać dystans, Niemiec musiał zdać sobie sprawę ze swojego błędu i nagle poderwał samolot w ciasny zakręt na wznoszeniu. Szybko rozejrzałem się za drugim Messerschmittem. Sam leciałem bez skrzydłowego, co mogło okazać się fatalne w skutkach. Oto i on, zwarty i gotowy. Na niego muszę uważać. Złapałem prowadzącego w celownik, odkładając 90-stopniową poprawkę. Prezentował się wybornie w świetlistym, pomarańczowym kręgu celownika wprost przed moją twarzą. Miałem go. Nacisnąłem spust.

Grad półcalowych pocisków załomotał o blachy poszycia Messerschmitta. Rozbłyski zapalających pocisków zatańczyły po osłonie jego silnika, który nagle buchnął gwałtowanym płomieniem. Płonący wrak powoli obrócił się przez lewe skrzydło i runął w dół. Potężna eksplozja wystrzeliła w niebo w miejscu, gdzie uderzył o ziemię"[32].

Chwilę później, gwałtownie przymykając przepustnicę i opuszczając klapy, Paisley wymanewrował skrzydłowego swojej ofiary, który już przymierzał się do strzału. Messerschmitt przeskoczył górą i w tym momencie otrzymał w plecy salwę z ośmiu półcalówek; jego pilot ratował się skokiem ze spadochronem. Paisley ostrzelał następnego Bf 109, ale bez widocznego efektu. Co ciekawe, po tej walce zaliczono mu tylko jedno zestrzelenie. Kiedy jego P-47 powrócił na Y-29 i przyziemił na pasie, pod skrzydłami wciąż wisiały obie bomby!

Tego dnia samoloty 366. FG startowały kilkanaście razy przeciwko niemieckim szpicom pancernym, niemal za każdym razem napotykając w powietrzu na myśliwce nieprzyjaciela. Na koniec dnia pilotom Grupy zweryfikowano pozytywnie dwanaście zestrzeleń (zgłoszono siedemnaście). Jednostka straciła trzy samoloty i dwóch

[32] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, s. 181.

I glanced around for his wingman. I was traveling without a wingman myself and could have been made to pay for my own mistake. There was his wingman plain as day. I'd set him up at the same time, I thought. Pulling a ninety-degree deflection shot on the lead plane, the job was almost done. He was dead center looking so pretty on the glowing orange circle that hung in front of my face. I had him, and I fired.

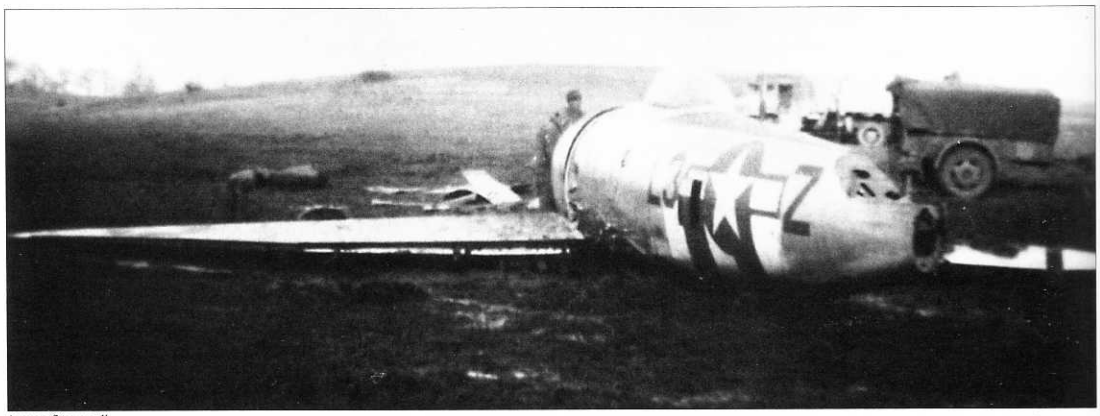
The blitz of .50-caliber ammo hammered at the metal and the sparkle of the incendiary projectiles danced on his engine cowl only moments before a blast of deadly flames engulfed the cockpit. The burning rubble of the 109 made a slow roll to the left, then plummeted to the ground in a violent explosion which reached back to the sky".[32]

At that moment, Paisley chopped back the throttle and lowered his flaps, thereby outsmarting the enemy wingman clinging to his tail. The Messerschmitt pilot overshot, only to get hit in the back by Paisley's battery of eight *fifties*. The canopy flew off and the German pilot came tumbling out of the cockpit. Paisley took a squirt at another '109 by with no visible results. Of note is the fact that Paisley was credited with only one confirmed victory as a result of this scrap. As his P-47 touched down on the runway at Y-29, two 500-lb. bombs were still slung beneath the wings!

On that day, the P-47s of the 366th FG returned to the new battlefield a dozen times, almost every time running into enemy fighters. At the end of the day the Group was credited with 12 aerial victories (out of 17 claimed), losing three aircraft and two pilots of their own. Lt. Robert Boehn of the 389th FS was severely injured during an emergency landing at A-89 at Le Coulot and, after a couple of days, succumbed to his wounds.

The ferocity of the air combat on that day – despite the atrocious weather conditions – is demonstrated by the fact that the German *Jagdflieger* claimed no fewer than 28 Thunderbolts shot down! In fact, the Americans lost over 20

[32] Melvyn Paisley, *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot*, p. 181.



P-47D z 512. FS, 406. FG (9. AF) jest rozmontowywany po przymusowym lądowaniu na Y-34 w Metz, gdzie od grudnia 1944 roku stacjonowało kilka jednostek Thunderboltów.

This P-47D of 512th FS, 406th FG (9th AF), forced to belly in at Y-34 in Metz, where several Thunderbolt outfits were stationed since December 1944, is being dismantled.

James Crow coll.

James Crow coll.

Thunderbolty z 315. FS, 324. FG (12. AF) kołujące na lotnisku polowym w południowej Francji pod koniec 1944 roku.

Thunderbolts of 315th FS, 324th FG (12th AF) taxiing about on one of the forward landing grounds in the southern France at the end of 1944.

pilotów. Lt. Robert Boehn z 389. FS doznał ciężkich obrażeń w czasie lądowania awaryjnego na A-89 w Le Coulot i parę dni później zmarł.

O zaciętości walk powietrznych w całym rejonie pogranicza belgijsko-niemieckiego świadczy fakt, że niemieccy *Jagdflieger* zgłosili zestrzelenie aż dwudziestu ośmiu Thunderboltów! Amerykanie faktycznie stracili tego dnia ponad dwadzieścia P-47, chociaż w przypadku jednostek myśliwsko-bombowych, walczących niemal jednocześnie z przeciwnikiem w powietrzu i na ziemi, trudno z całą pewnością stwierdzić, ile samolotów padło ofiarą *Flaku*, a ile myśliwców.

Jagdwaffe również poniosła tego dnia poważne straty, w czym znaczący udział miały jednostki Thunderboltów. Na przykład 368. FG uzyskała dziesięć potwierdzonych zestrzeleń, w tym Lt. William Kerr aż cztery (jedyne w czasie całej swojej tury bojowej). Wczesnym popołudniem jego dywizjon, 397. FS, do spółki z 396. FS, wezwane na odsiecz amerykańskiej 106. Dywizji Piechoty, skutecznie atakowały pod Schönberg nacierającą na St. Vith *18 Volksgrenadier Division*. O pułapie, na którym operowały tego dnia Thunderbolty, może wiele powiedzieć fakt, że ostrzeliwujący je niemieccy artylerzyści trafili... czołowe pojazdy własnej kolumny. W tym czasie 395. FS, trzeci dywizjon 368. FG, starł się ponad Prüm z niemieckimi myśliwcami z JG 2.

Kolejne dwanaście myśliwców wroga dopisał na swoje konto 404. FG (prawdopodobnie kosztem JG 27 i IV./JG 54). Jednostka straciła w walce tylko dwa samoloty. Pod koniec listopada 1944 roku dowodzenie 404. FG przejął Lt. Col. Leo C. Moon, który swym zacięciem eksperymentatorskim przypominał nieco Col. Zemkego, legendarnego pierwszego dowódcę 56. FG. Po konsultacji z działem technicznym firmy Republic Moon zarządził demontaż osłon kaemów, by poprawić ich chłodzenie i uniknąć przepalania luf, co w przypadku strzelana długimi seriami zdarzało się regularnie. Kolejną innowacją, testowaną na jego Thunderbolcie, był

P-47s, to all causes. In the case of the fighter-bomber units, which often fought simultaneously in the air and against ground targets, it's impossible to assess how many fell to *Flak* guns, and how many to fighters.

Needless to say, the *Jagdwaffe* also suffered dearly – in many, if not most cases, at the hands of Thunderbolt pilots. For example, the 368th FG was credited with ten victories, including four by Lt. William Kerr (the only victories of his entire combat tour). In the early afternoon of 17th December, his 397th FS, together with the 396th FS, dashed to assist the American 106th Infantry Division at Schönberg, which was engaging a column of the German *18 Volksgrenadier Division* as it advanced towards St. Vith. Due to heavy overcast clouds, the Thunderbolts' operational altitude on that day was so low that at Schönberg the German AA gunners firing at them managed to hit some vehicles at the front of their own column! Meanwhile the 395th FS, the third squadron of the 368th FG, clashed with JG 2 fighters over Prüm.

Twelve more enemy fighters were accounted for by the 404th FG (most probably from JG 27 and IV./JG 54), while the Group lost two machines. At the end of November 1944, the command of the 404th had been taken over by Lt. Col. Leo C. Moon, who like Col. Zemke of the 56th FG, was a keen experimenter in technical matters. For instance, after discussing the subject with staff from the Republic Company, Moon ordered the blast tubes of the 0.50 guns on all his aircraft to be removed, so as to improve barrel cooling and avoid burning them out: something which happened quite often when firing long bursts. Another innovation, tested on his personal mount, was an extra armament switch that allowed him to fire only the four inner guns, instead of all eight; after exhausting their ammunition, he could switch to the four outer guns. In most cases blasting away at "soft" targets, such as trucks or horse-

San Diego Aerospace Museum coll.

Col. David „Dave" Schilling, od sierpnia 1944 roku dowódca 56. FG. To najprawdopodobniej pozowane dla prasy zdjęcie, na którym Schilling wsiada do... pierwszego Thunderbolta Zemkego, P-47C-5-RE „LM-Z"! W lewym dolnym rogu widać fragment słynnego, pisanego cyrylicą napisu „MOJ TOWARISZCZ".

Col. David "Dave" Schilling, who in August 1944 succeeded Col. Zemke as the CO of 56th FG. This is most probably a posed shot for PR people, as Schilling is clearly climbing aboard... Zemke's first Thunderbolt, P-47C-5-RE "LM-Z"! Note a fragment of the famous inscription in Cyrillic "MY COMRADE" in the left lower corner.

dodatkowy przełącznik uzbrojenia, dzięki któremu mógł on strzelać tylko czterema wewnętrznymi półcalówkami, a po wyczerpaniu amunicji do nich przełączać na cztery zewnętrzne. Strzelanie do większości „miękkich" celów, jak pojazdy czy zaprzęgi, z całej baterii ośmiu kaemów było po prostu marnowaniem amunicji.

Również Thunderbolty z 405. FG intensywnie spędziły dzień 17 grudnia, skutecznie dezorganizując niemiecki transport kolejowy i kołowy na wschód od głównego pola bitwy w Ardenach. Wśród sukcesów odniesionych tego dnia piloci 405. FG zgłosili zniszczenie 500-funtowymi bombami składu amunicji na zachód od Koblencji i stacji rozrządowej w Hillesheim oraz zestrzelenie czterech samolotów wroga. Kiedy jeden z uszkodzonych Thunderboltów 510. FS rozbił się za własnymi liniami, mocno wystraszona amerykańska piechota wzięła początkowo pilota za niemieckiego dywersanta. Lt. Edwin McGachan musiał przejść improwizowany test na swoją „amerykańskość", rozpoznając postacie z podsuwanych mu komiksów[33].

[33] Podobnych przypadków było więcej. Pilot rozpoznawczego Mustanga, zamiast zdawać test ze znajomości komiksów, uraczył swoich „śledczych" taką wiązanką wyzwisk, że żołnierze nie mieli wątpliwości, że rozmawiają z rodakiem.

drawn carts, with the whole battery of eight *fifties* was simply a waste of ammunition.

The Thunderbolts of the 405th FG were also busy on the second day of the German offensive, effectively disrupting the enemy's rail and road transport. Among the Group's successes were: the destruction of an ammunition dump near Koblenz with 500-lb. Bombs; the wrecking of some marshalling yards at Hillesheim; and the shooting down of four black-crossed aircraft. When one of the shot-up Thunderbolts of the 510th FS was forced to belly-land behind friendly lines, the highly suspicious American infantrymen mistook him for a German saboteur. Lt. Edwin McGachan had to prove his nationality by recognizing characters from American cartoon strips[33]!

Last but not the least, the 406th FG, which operated to the east of the main battlefield in the Ardennes, contributed their share towards the day's combat. Together with Lightnings of the 367th FG they were engaged in a series of scraps with German fighters (Focke Wulfs of IV./JG 3 among them) south of Düren. Some flights roamed as far as Duisdorf, where they harassed the German armoured *Führer Grenadier Brigade*, which was detraining its tanks in the vicinity.

On 18th December, the Ardennes was still shrouded in an impenetrable mist but clashes in the air and on the ground did not cease for a moment. On the morning of the third day of the German offensive, the 366th FG dispatched a dozen P-47s, one flight from each of its three squadrons, to scour the Germans' own 'backyard'. Near Cologne, where the weather was slightly better, they ran into a huge gaggle of German fighters, estimated at 90 aircraft. The Germans, flying a mixed bag of Fw 190s and Bf 109s (of JG 3, JG 27, JG 54 and JG 77), were obviously heading for the Ardennes. Drawn into a swirling dogfight, they never reached their destination. Fortunately for the 366th FG, there were plenty of Allied fighters in the area to be alerted by radio and they immediately swarmed in from all directions.

During another mission, a flight from the 390th FS (366th FG) chanced upon another massive free-for-all between Messerschmitts and Focke Wulfs on the one side, and Spitfires, Lightnings and Thunderbolts on the other – and they eagerly joined the melee. As the four aircraft from the 390th FS finally turned for home, Lt. Bob Goff found the engine of his 'Jug' acting up, and went down to look for a place to belly-in. Somewhat imprudently, he chose a narrow

[33] Several similar cases were recorded during the Battle of the Bulge. One pilot of a downed recce Mustang was mistaken for a German paratrooper by a group of American infantrymen, who began to shoot at him. He greeted them with such a torrent of obscenities that they no longer had reason to doubt they had stumbled upon a compatriot.

Tego dnia nie próżnowała również 406. FG, która operowała na zachód od Aachen. Razem z Lightningami z 367. FG stoczyła na południe od Düren serię potyczek, m.in. z Focke-Wulfami z IV./JG 3. Pod ogień Thunderboltów z 406. FG dostała się również brygada pancerna *Führer Grenadier Brigade*, która na południe od Duisdorfu właśnie rozładowywała swoje czołgi.

18 grudnia lasy i góry Ardenów nadal skrywała gęsta mgła, jednak starcia w powietrzu i na ziemi nie ustawały. Rankiem trzeciego dnia niemieckiej ofensywy 366. FG wysłała w pierwszą misję dwanaście samolotów, po jednej sekcji z każdego z trzech dywizjonów. W pobliżu Kolonii, gdzie panowała lepsza pogoda, Thunderbolty 366. FG wpadły na potężną mieszaną formację Bf 109 i Fw 190 (z JG 3, JG 27, JG 54 i JG 77) zmierzającą w stronę Ardenów, oszacowaną przez pilotów na dziewięćdziesiąt maszyn. Na szczęście w pobliżu znajdowało się więcej alianckich myśliwców i starcie szybko nabrało imponujących rozmiarów.

W czasie kolejnej misji czterech pilotów z 390. FS trafiło na kolejną potyczkę pomiędzy Messerschmittami i Focke-Wulfami z jednej strony, a Spitfire'ami, Lightningami i Thunderboltami z drugiej, i ochoczo dołączyli do kłębiących się po całym niebie samolotów. W drodze powrotnej jeden z pilotów, Lt. Bob Goff, z powodu awarii silnika usiłował wylądować na wąskiej drodze wiodącej przez środek małej belgijskiej wioski. W czasie tego ryzykownego manewru jego samolot uderzył w drugie piętro budynku, wybijając w ścianie pokaźną dziurę. Wyrwany z łoża silnik – ważący tonę *Pratt & Whitney* Thunderbolta – przebił wszystkie stropy i wpadł do piwnicy, mijając po drodze osłupiałą właścicielkę domu. Tymczasem pilot, uwięziony w kokpicie, zawisł na ścianie budynku, w niebezpiecznie kołyszącym się kadłubie. W końcu z opresji wyciągnęli go przejeżdżający nieopodal amerykańscy żołnierze. Jedyne obrażenia, jakich doznał Bob Goff, to sińce od uprzęży.

Tymczasem w sztabie IX TAC gen. Quesada niecierpliwie czekał na wyniki rozpoznania pilotów dwóch rozpoznawczych Mustangów z 67. TRG (*Tactical Reconaissance Group*), którzy w rejonie Stavelot próbowali zlokalizować czołgi *Kampfgruppe Peiper*. W końcu wczesnym popołudniem, na wijącej się dnem doliny rzeki Ambleve drodze, z tumanów mgły wyłoniła się kolumna czołgów. Na tę wiadomość czekały krążące już w pobliżu Thunderbolty z 365. FG. Niemiecka kolumna pancerna była bombardowana na zmianę przez kolejne jednostki Thunderboltów - 368., 366. i 404. FG – aż do zapadnięcia zmroku. Piloci 365. FG, którzy wykonali większość ataków, zgłosili zniszczenie kilkudziesięciu pojazdów, ale w zaistniałych warunkach pogodowych realna ocena efektywności tych ataków była wręcz niemożliwa.

road running across a small Belgian town. His Thunderbolt slammed into the second floor of a building, punching a sizable hole in the wall. The Thunderbolt's one-ton Pratt & Whitney engine broke free from its mounts and came crashing down through the floors and ceilings, missing the startled owner of the house by inches: it ended up in the cellar. Meanwhile, the pilot was stuck in the cockpit of the machine – which was dangerously balanced on the brink of the gap he had punched in the wall. Eventually, he was pulled out by a bunch of GIs passing by. The only injury Lt. Goff suffered were bruises from his seat straps.

Meanwhile, in the headquarters of IX TAC, Gen. Quesada was nervously awaiting news from the pilots of two recon Mustangs of the 67th TRG (Tactical Reconaissance Group), who had volunteered to dip down into the freezing rain to look for the *Kampfgruppe Peiper*, which was believed to have moved somewhere near Stavelot. Finally, in the early afternoon, the two brave pilots pinpointed a column of German tanks rolling west along the winding road at the bottom of the Amblčve Valley. Some bomb-carrying Thunderbolts of the 365th FG, orbiting nearby, were directed to deal with the enemy. The German armoured column was repeatedly attacked from the air by relays of P-47 units – aircraft from the 368th, 366th and 404th FGs – until nightfall. The pilots of the 365th FG, which carried out most of the attacks, claimed several dozen vehicles destroyed, but the weather conditions meant it was not possible to reliably assess the damage inflicted.

Throughout the day, Thunderbolts struggled to come to the aid of the doomed 106th Infantry Division fighting in the St. Vith area, but the near zero-visibility precluded the identification of targets and many aircraft returned to base with their bombs still attached. The rest of

Okapotowanie silnika P-47D z 396. FS, 368. FG (9. AF). Czyżby widniejąca inskrypcja powstała pod wpływem wielkich napisów „rauchen verboten", które Amerykanie zastali na ścianach hangarów w byłych bazach Luftwaffe?

The cowl of this P-47D of 396th FS, 368th FG (9th AF) apparently reflects some influences of the language spoken in the country which Thunderbolts came to occupy. Was the inscription inspired by huge stencils *rauchen verboten*, which Americans discovered in hangars of the ex-Luftwaffe airdromes when they took those over?

James Crow coll.

Przez cały dzień Thunderbolty usiłowały wspomagać z powietrza 106. Dywizję Piechoty, niemal okrążoną w pobliżu St. Vith, jednak w tamtym rejonie niemal zerowa widoczność praktycznie uniemożliwiała identyfikację celów i niektóre samoloty wracały na lotnisko z bombami. Pozostałe P-47 były aktywne na całym rozległym polu bitwy. 396. FS atakował pociągi w rejonie Aachen, a 395. FS (oba dywizjony z 368. FG) obłożył bombami przemieszczającą się przez Houffalize niemiecką 116. Dywizję Pancerną. W tym czasie 354. FG, której zamiana Mustangów na Thunderbolty najwyraźniej nie służyła, na wschód od Düren przechwyciła tuzin Focke-Wulfów bombardujących amerykańskie wojska i strąciła pięć z nich, ale za cenę dwóch swoich[34].

19 grudnia warunki atmosferyczne, które amerykańska piechota zaczęła już określać mianem „pogody Hitlera", praktycznie uniemożliwiły działania lotnicze w rejonie Ardenów. Podczas gdy pośród zasnutych mgłą lasach i pagórkach rozgrywał się dramat otoczonych przez Niemców amerykańskich dywizji, kilka tysięcy samolotów stało bezradnie na ziemi. Amerykańscy żołnierze, od szeregowca do generała, wpatrywali się na zmianę w ciężkie, ołowiane niebo lub w swoich meteorologów, dla których cała sytuacja stawała się stresem nie do zniesienia. Jeden z nielicznych udanych ataków tego dnia przeprowadziła 405. FG, której piloci (509. FS) zgłosili zniszczenie lub uszkodzenie dwudziestu czołgów niedaleko Trewiru. W tym czasie bratni 510. FS uderzył na niemieckie koncentracje wojsk wzdłuż rzeki Sauer.

[34] Efekty przezbrojenia 354. FG na P-47 musiały sztabowcom 9. AF dać dużo do myślenia. Dla przykładu, 356. FS, jeden z trzech dywizjonów Grupy, który zakończył wojnę z wynikiem 156 zestrzeleń, od końca października 1944 roku do połowy lutego 1945 roku, czyli w okresie służby na Thunderboltach, nie zestrzelił ani jednego samolotu! Frustrację pilotów 354. FG musiał tylko pogłębić fakt, że kiedy Luftwaffe drastycznie wzmogła aktywność nad Ardenami, do osłony Thunderboltów 9. AF sprowadzono... dwie grupy myśliwskie Mustangów z 8. AF.

the P-47 force was active along the whole front. The 396th FS stalked some trains near Aachen, while the 395th FS (both of the 368th FG) disposed of its bombs over Houffalize, where the German 116th Panzer Division was spotted. At the same time, east of Düren, the pilots of the 354th FG – who were having difficulty adapting to their P-47s after recently converting to them – intercepted a dozen Focke Wulfs that were bombing Allied troops. They shot down five of them, but lost two of their own[34].

On 19th December, the murky 'soup' outside – which became known to American servicemen as "Hitler's weather" – practically grounded the entire Allied Air Force in the area. Whilst American divisions, scattered among the misty forests and hills of the Ardennes, fought against German units, several thousand aircraft – the world's biggest air force – sat helplessly on the ground. All eyes were turned to the leaden clouds and towards the meteorologists, who were under great pressure to accurately predict the weather's next move.

The 405th FG carried out one of the few successful missions flown that day; its 508th FS reported bombing and strafing some tanks near Trier. At the same time, the 510th FS struck at German troop concentrations along the Sauer River. It was Thunderbolts that rose to challenge the Luftwaffe on 19th December 1944: American pilots in the ETO were credited with a total of 16 victories that day – and all but one

[34] The side effect of re-equipping the 354th FG with P-47s must have alarmed the staff of the 9th AF. The scoreboard of the 356th FS, one of the Group's three component squadrons, demonstrated the problem. Although the squadron finished the war with an impressive 156 aerial 'kills', during its "Thunderbolt period" (between the end of October 1944 and mid-February 1945), it did not score a single victory! It was a cruel irony for the 354th FG that, during the Battle of the Bulge, with the Luftwaffe coming up in force, two Mustang Groups from 8th AF had to be brought over from England to provide cover for the 9th AF's Thunderbolts.

86. FG (12. AF) była jedną z tych jednostek Thunderboltów, która dotarła do III Rzeszy poprzez Włochy i południową Francję, biorąc po drodze udział w operacji „Dragoon". Samoloty 86. FG zdobiły charakterystyczne biało-czerwone pasy na ogonach. Na zdjęciu maszyna z 527. FS.

86th FG (12th AF) was one of the Thunderbolt outfits, which arrived at the Third Reich via Italy and southern France, taking part in the operation 'Dragoon'. The machines of the 86th sported the distinctive 'candle bar' red and white horizontal stripes on their tails. In the photo a P-47 of 527th FS.

James Crow coll.

James Crow coll.

Tego dnia wydawało się, że wojnę z Luftwaffe prowadzą tylko Thunderbolty! 19 grudnia amerykańskim pilotom w zachodniej Europie zaliczono w sumie szesnaście zwycięstw – wśród nich, z jednym wyjątkiem, byli sami piloci P-47. Z drugiej strony, niemieccy piloci (z II./JG 11 i II./JG 3) zgłosili zestrzelenie dziewięciu alianckich samolotów – wyłącznie P-47! Większość zwycięstw po stronie USAAF zaliczono dwóm dywizjonom: 353. FS (354. FG) i 83. FS (78. FG).

353. FS wziął tego dnia na cel siedzibę sztabu niemieckiej 116. Dywizji Pancernej na południowy zachód od Prüm. Obładowane bombami Thunderbolty zostały przechwycone przez dużą grupę (ocenioną na ponad czterdzieści samolotów) Messerschmittów 109. Amerykanie, nie po raz pierwszy w okresie walk w Ardenach przytłoczeni liczbowo, stracili trzy samoloty, ale stawili jednak zaciekły opór i zestrzelili sześciu przeciwników (zgłosili dziewięciu), w tym aż trzy prowadzący 353. FS, Cpt. Kenneth „Ken" Dahlberg[35].

Tego dnia po raz pierwszy nad niemieckim zapleczem frontu w Ardenach pojawiły się ciężkie bombowce 8. AF. Osłaniające ponad setkę Liberatorów Thunderbolty z 78. FG napotkały

[35] 14 lutego 1945 roku Cpt. Dahlberg został zestrzelony ogniem dział 88 mm i dostał się do niewoli.

flew P-47s. On 'the other side of the fence', German fighter pilots (of II./JG 11 and II./JG 3) claimed nine Allied aircraft shot down – all Thunderbolts! All but three of the 16 victories chalked up by the USAAF were credited to two squadrons, one from the 9th AF, and the other from the 8th AF: the 353rd FS (of the 354th FG) and the 83rd FS (of the 78th FG).

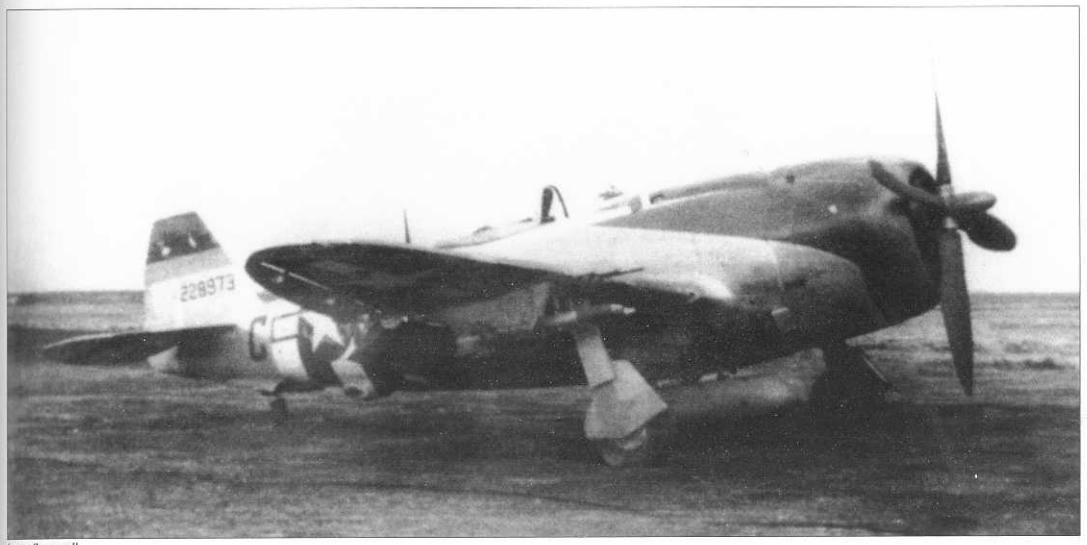
On that day, the 353rd FS targeted the headquarters of the German 116th Panzer Division south-west of Prüm; its bombed-up Thunderbolts were jumped by a big group of Messerschmitt 109s (estimated at 40 machines). The Americans were badly outnumbered and lost three machines, but hit back hard, scoring six victories (claimed nine). Among those victories, the leader of the 353rd FS, Cpt. Kenneth "Ken" Dahlberg, himself claimed three.[35]

Also on that day, for the first time, heavy bombers of the 8th AF attacked the German's rear-supply area for the Ardennes battlefield. The 78th FG's Thunderbolts, helped to shepherd more than one hundred Liberators to the area, and went after some German fighters over Koblenz; the 83rd FS accounted for seven of them.

[35] Cpt. Dahlberg, one of the high-scoring Mustang aces of the 354th, was brought down on 14th February 1945 by 88mm Flak and made a POW.

P-47D-28-RA (s/n 42-28973, „4P-C") z 513. FS, 406. FG (9. AF), najprawdopodobniej sfotografowany na lotnisku Y-34 w Metz, w styczniu 1945 roku.

P-47D-28-RA (s/n 42-28973, „4P-C") of 513th FS, 406th FG (9th AF), most probably photographed at Y-34 in Metz in January 1945.



James Crow coll.

nad Koblencją niemieckie myśliwce; piloci 83. FS zestrzelili siedem z nich.

Gęsta mgła i śnieg praktycznie uniemożliwiła dalsze loty w rejonie Ardenów aż do 22 grudnia. Taki stan rzeczy niewiele już jednak pomagał Niemcom. 20 grudnia amerykański wywiad przechwycił informację, że czołgi *Kampfgruppe Peiper*, które do tej pory przemieszczały się jak kolumna duchów, budząc panikę w całych Ardenach, stoją unieruchomione z braku paliwa w Stoumont. Tymczasem gen. Patton szykował się do swojej „kawaleryjskiej" szarży na odsiecz Bastogne. W tym celu z IX TAC do jego XIX TAC przerzucono dla wzmocnienia ataku m.in. dwie jednostki Thunderboltów: 365. i 368. FG.

21 grudnia jedną z nielicznych akcji alianckiego lotnictwa było bombardowanie węzła kolejowego w Trewirze przez Lancastery RAF, które leciały w osłonie stu Thunderboltów z 354. i 362. FG. Anglicy bombardowali bez widoczności celu, poprzez zwartą pokrywę chmur. 22 grudnia rejon Ardenów nawiedziła potężna śnieżyca, jednak pod wieczór umęczeni armijni meteorolodzy początkowo z niedowierzaniem, a z czasem z rosnącą euforią, przyglądali się nadchodzącym prognozom. Niebo nad Ardenami przejaśniało się.

23 grudnia nastąpiła diametralna poprawa pogody i w niebo poderwała się armada ponad 3000 alianckich samolotów. Setki ciężkich bombowców 8. AF, osłaniane przez chmary myśliwców, bombardowały zaplecze logistyczne niemieckiej ofensywy. W tym samym czasie 9. AF wysłała w powietrze około 500 B-26 i A-20 z podobnym zadaniem. Również wszystkie dostępne Thunderbolty 8. i 9. AF wzięły udział w tym natarciu. Los ostatniej ofensywy Hitlera na Zachodzie był tym samym przesądzony.

Tego dnia na dalekim zapleczu frontu w Ardenach, na obszarze od Kolonii aż do Trewiru, rozegrała się jedna z ostatnich wielkich bitew powietrznych nad Europą. 23 grudnia Luftwaf-

The weather deteriorated again, and the Ardennes region was once again enveloped in freezing squalls, fog and snow. Nonetheless, the Allies' constant interdiction effort at the enemy's far rear seemed to have paid off, since the German panzer spearheads found themselves unable to take advantage of situation. On 20th December, Allied Intelligence learned through an intercepted and deciphered message that the tanks of the notorious *Kampfgruppe Peiper* – which had popped up here and there like a column of ghosts, causing panic in the entire Ardennes – had got stuck at Stoumont with no fuel to continue. Meanwhile, Gen. Patton was preparing for a cavalry-style 'charge to the rescue' to relieve the defenders of Bastogne. For this purpose "his" XIX TAC was considerably strengthened at the cost of the IX TAC, incorporating, amongst other units, two P-47 outfits: the 365th and 368th FGs.

On 21st December, one of the few missions launched by the Allied air force was the bombing of the Trier marshalling yards by RAF Lancasters, escorted by a hundred Thunderbolts of the 354th and 362nd FGs. The English dropped their bombs through 10/10 overcast. On 22nd December, the Ardennes region was swept by massive blizzards; but towards the evening the depressed meteorologists began to realize – with growing euphoria – what the forecasts for the following day were indicating. The skies over the "bulge" were clearing up.

On 23rd December a drastic improvement in the weather made it possible to send aloft an armada of 3000 Allied aircraft. Hundreds of 8th AF heavy bombers, escorted by swarms of long-range fighters, virtually cut off the 'tail' that fed the German counteroffensive. At the same time, some 500 B-26s and A-20s of the 9th AF were given a similar task. All the available Thunderbolts of 8th and 9th AFs were in the air. It was clear that Hitler's last offensive in the West was doomed.

R-6, siedziba 405. FG w Kitzingen, gdzie jednostka stacjonowała pod koniec wojny. Duże, poniemieckie bazy lotnicze mieściły bez trudu całe Grupy Myśliwskie, które zwykle liczyły ok. 100 samolotów. Na pierwszym planie P-47D-28-RA z 510. FS. W tle, przed hangarem, widać maszynę z 511. FS.

The R-6 airbase, the home of 405th FG in Kitzingen, where the Group was billeted at the end of the war in Europe. Unlike forward landing grounds in Normandy, the spacious, ex-Luftwaffe airdromes could house entire Fighter Groups, which usually had well over 100 aircraft in their inventories. In the foreground P-47D-28-RA of 510th FS. In the background, in front of the hangar, a machine of 511th FS.

James Crow coll.

James Crow coll.

fe, stając do walki z całą potęgą lotniczą USAAF, doświadczyła tego, czego uniknęła w dniu inwazji w Normandii: tylko w walkach z amerykańskimi myśliwcami jednego dnia straciła około 130 samolotów!

Jednym z wielkich zwycięzców tego dnia był Col. David Schilling, od sierpnia 1944 roku dowódca 56. FG. Tuż przed południem jego Thunderbolty natrafiły na potężną formację ok. dziewięćdziesięciu Bf 109 i Fw 190 z kilku niemieckich pułków myśliwskich (JG 4, 11, 27 i 54). Zachodząc zbliżającego się przeciwnika od wschodu, 56. FG niemal wmieszał się niepostrzeżenie w jego szyki. Schilling był niewątpliwie dobrym strzelcem, a półcalowe karabiny miały potężną donośność. Lecąc na czele szeroko rozciągniętej ławy Thunderboltów, opadających w stronę masy niemieckich myśliwców, odłożył 20-stopniową poprawkę i otworzył ogień już z odległości 700 jardów (640 m). Lewy bok kadłuba Messerschmitta, który znalazł się w jego celowniku, nagle rozbłysł szeregiem mini-eksplozji, które niektórym pilotom kojarzyły się z migoczącymi światełkami na choince. Z bokiem rozdartym serią pocisków API, trafio-

On that day, to the east of the Ardennes salient, ranging from Cologne to Trier in the south, one of the last epic air battles against the Luftwaffe took place. German fighters that dared to confront the might of the Allied air forces that day, ran the gauntlet they had missed on D-Day: USAAF fighters alone were credited with 130 aerial victories!

One of the main victors of the day was Col. Dave Schilling, who, since August 1944, had been the CO of the 56th FG. Shortly before noon his Thunderbolts were directed by the MEW (Microwave Early Warning) radar operator to a large swarm of 90 Bf 109s and Fw 190s (of JG 4, 11, 27 and 54) about 30 miles west of Bonn. Orbiting wide to approach the enemy from the east, the 56th managed to slip in from behind almost unnoticed. A well-spaced line-abreast formation of the 56th's Thunderbolts glided down towards the unsuspecting mass of German fighters. Schilling laid off 20° of deflection and from a distance of 700 yards fired a string of armour piercing incendiaries. At the receiving end, a Messerschmitt's port side sparkled with the impact of the concentrated strikes.

Ustawianie zbieżności kaemów w P-47D-28-RA „B2-O" z 390. FS, 366. FG (9. AF) na lotnisku polowym w Belgii zimą 1944-1945 roku.

P-47D-28-RA "B2-O" of 390th FS, 366th FG (9th AF), getting its guns boresighted on a rough, tactical airfield in Belgium, winter 1944-45.

James Crow coll.

James Crow coll.

P-47D-30-RA „B4-R" z 387. FS, 365. FG (9. AF) rozbity w czasie startu z Fritzlar (Y-86) po wjechaniu w głęboką kałużę. Pilotujący go Cpt. Robert Robinson nie odniósł obrażeń. Zdarzenie miało miejsce 8 maja 1945 roku, w czasie ostatniego startu bojowego jednostki w tej wojnie.

This P-47D-30-RA „B4-R" of 387th FS, 365th FG (9th AF), crashed on take-off after hitting a pool of water at Fritzlar airfield (Y-86). Its pilot, Cpt. Robert Robinson, walked away unscathed. This incident took place on 8th May of 1945, during the last combat scramble of the unit in this war.

ny Bf 109 odbił w lewo. Przed Thunderboltem Schillinga było tyle celów, że po prostu przeniósł ogień na kolejnego Bf 109 – ten momentalnie buchnął czarnym dymem i płomieniami. Przymierzając się do trzeciego, Schilling wciąż widział przed sobą dwie pierwsze płonące ofiary.

Trzeci Messerschmitt rzucił się do ucieczki, na swoją zgubę – w dół. Po pierwszej celnej serii jego pilot wyskoczył ze spadochronem. Tymczasem Schilling zapędził się na wysokość 5000 metrów, gubiąc po drodze swoich podkomendnych. Próbując teraz pozbierać rozsypaną po niebie formację, zauważył, że pod nim znajdowało się więcej niemieckich samolotów. Zbliżywszy się od tyłu do grupy 30-40 Focke-Wulfów, Schilling otworzył ogień, trafiając z 500 jardów jednego z nich i natychmiast posyłając go w płomieniach do ziemi. Kolejny zdołał wyrwać się spod ostrzału, ale po paru minutach manewrowania, „przygwożdżony" pięciosekundową serią, i on uległ; jego pilot wyskoczył ze spadochronem.

Tymczasem w polu widzenia pojawił się wyraźnie zagubiony P-47 z 63. FS, który na wezwanie Schillinga dołączył do niego. Szybko okazało się jednak, że ten improwizowany skrzydłowy był dla dowódcy 56. FG większym kłopotem niż pomocą. Kiedy Schilling pognał za kolejnym Focke-Wulfem, który uciekł mu z celownika podciąganym wirażem, drugi Thunderbolt został z tyłu i po chwili jego pilot zameldował, że ma na ogonie dwóch *Jerries*. Schilling zawrócił i za moment on również miał za plecami parę Focke-Wulfów. Tym razem Amerykanom nie pozostało nic innego, jak otworzyć szeroko przepustnice i w ostrym nurkowaniu oderwać się od napastników[36].

I tak, jak na jedną walkę, „Dave" Schilling osiągnął wiele – właśnie został jednym z nielicznych „asów w jeden dzień", chociaż bynajmniej nie ostatnim w 56. FG. Trzy Bf 109 i dwa Fw 190 zestrzelone przez niego 23 grudnia 1944 były jego ostatnimi zwycięstwami w tej wojnie; w sumie uzbierał ich 22,5. Cała 56. FG ustanowiła kolejny rekord zwycięstw w trakcie jedne-

[36] Osobistą relację Col. Schillinga z tej walki można znaleźć w książce D. Parkera pt. *To Win The Winter Sky*, s. 238-239.

Some pilots likened those distinctive twinkling flashes to... Christmas tree lights.

With one side ripped open by API slugs, the stricken aircraft banked to port. There were so many targets ahead that Schilling simply moved on to bring his guns to bear on another Bf 109. The next one immediately erupted in flames and began to belch black smoke. As Schilling lined up a third in his sights, he could still see the first two falling away.

The third Messerschmitt half-rolled and plummeted down, as if out-diving a Thunderbolt was a viable option. Hit square, the German pilot bailed out. Diving in pursuit of his third quarry, Schilling ended up at 17,000 ft, all alone. While trying to re-assemble his scattered fighters, he realized that there were many more enemy aircraft below him. He quickly closed in from behind on a gaggle of 35-40 Focke Wulfs. He singled one out, and from a range of 500 yards, hammered away. His prey immediately began to burn, spinning off to the left. The next Focke Wulf in line whipped up in a steep chandelle to throw off Schilling's aim, but after several minutes of hard turning, it too, was knocked out with a long burst; the German pilot took to parachute.

Meanwhile, a lone and apparently lost P-47 of the 63rd FS came into view, and urged by Schilling, the pilot formed up on his wing. It soon turned out, however, that this impromptu wingman was more trouble than he was worth to the CO of the 56th FG. As Schilling swung into a climbing turn to attack another Focke Wulf, the other P-47 lagged behind, its pilot frantically reporting that two 'Jerries' were on his tail. Schilling broke off his attack and swerved around, only to find that he, too, was now being dogged by a *Rotte* of Focke Wulfs. With few options left, the two Americans, at Schilling's order, rammed their throttles forward and dived away from the pursuers.[36]

Nevertheless, Col. Schilling had no reason to be unhappy: he had just qualified to become one of the USAAF's 'aces-in-a-day'. He was not the first man of the 56th to achieve this, nor

[36] Based on Col. Schilling's personal account, which can be found in D. Parker's *To Win The Winter Sky*, pp. 238-239.

go lotu – trzydzieści siedem. Straty własne wyniosły cztery samoloty.

Świetnie spisały się też tego dnia jednostki Thunderboltów z 9. AF. Jeden z dywizjonów 368. FG (395. FS) zestrzelił dziesięciu Niemców, drugi (396. FS) – który w czasie eskorty Marauderów stoczył na zachód od Koblencji bitwę z niemieckimi myśliwcami – kolejnych dziewięciu. Z kolei osiemdziesiąt dwa Thunderbolty z 354., 362., 405. i 406. FG eskortowały Dakoty zrzucające zaopatrzenie dla Bastogne. Do walk w tym rejonie przyłączyły się również stacjonujące na północ od Ardenów Thunderbolty XXIX TAC – 36. i 373. FG atakowały lotniska niemieckich myśliwców w Bonn-Hangelar i Wahn, w obu przypadkach staczając bitwy z ich użytkownikami. W wyniku obu starć zestrzelono czternaście niemieckich maszyn i siedem P-47; 12. *Staffel* JG 77 został dosłownie wystrzelany przez pilotów 373. FG, którym po walce pozytywnie zweryfikowano jedenaście zwycięstw. Po tylu dniach przestoju chęć pilotów do walki była tak wielka, że przed Thunderboltami musiały uciekać nawet rozpoznawcze Mustangi!

24 grudnia najgroźniejszą bronią obrońców Bastogne okazało się radio, które obsługiwał Cpt. James Parker, pilot Lightninga z 367. FG. Na polecenie gen. Quesady Parker dotarł do Bastogne Willysem na parę godzin przed zamknięciem pierścienia okrążenia. Teraz naprowadzał myśliwce bombardujące na niemieckie pozycje wokół oblężonego miasta. W Noville, na północ od Bastogne, Thunderbolty zaczęły zrzucać bomby tak blisko własnych linii, że natychmiast je odwołano.

Tego dnia Luftwaffe, po licznych sukcesach przeciwko Marauderom odniesionych poprzedniego dnia, zaskarbiła sobie pełną atencję 8. AF

was he to be the last! The three Bf 109s and two Fw 190s he bagged on 23rd December 1944 were, however, his last victories of the war. His final tally of air-to-air victories was 22.5. For the 56th FG, this wild 45-minute battle – which raged from 28,000 feet to the deck – produced a record-braking 37 credits for destroyed enemy aircraft. The Group's own losses were four aircraft.

The Thunderbolts of the 9th AF fared no worse on 23rd December. One of the 368th FG's squadrons (the 395th FS) bagged ten German machines; the 396th FS – which 'slugged it out' with the Luftwaffe west of Koblenz while escorting some Marauders – got nine more.

Meanwhile, 82 Thunderbolts of the 354th, 362nd, 405th and 406th FGs covered Dakotas that were dropping supplies over the beleaguered town of Bastogne. P-47s of XXIX TAC joined in the general fracas; the 36th and 373rd FGs harassed the German airbases at Bonn-Hangelar and Köln-Wahn, in both cases having to fight their way there and back. As a result of both scraps, 14 German machines and seven P-47s went down in flames. The 12. *Staffel* of JG 77 was literally annihilated by the 373rd FG, the latter being credited with 11 'kills'. After the previous stalemate, the Thunderbolt pilots were very eager to tangle with the enemy – so much so, that even the reconaissance Mustangs were occasionally chased around!

On 24th December the most lethal weapon in the hands of the besieged 101st Airborne Division was, in effect, a radio – one operated by Cpt. James Parker of the 367th FG, a P-38 outfit. On orders from Gen. Quesada, Parker had driven his Willys jeep to Bastogne, only hours before the German encirclement was complete. He was then able to direct Allied

Pierwsze bomby napalmowe, czyli odrzucane zbiorniki na paliwo wyposażone w lotki zdjęte ze zwykłych bomb. W tle P-47D-25-RE (s/n 42-26702, „88") z 316. FS, 324. FG (12. AF), sfotografowany w Luneville we Francji (Y-2), gdzie jednostka stacjonowała od stycznia 1945 roku.

A rare snapshot of napalm bombs, which basically were fuel drop tanks fitted with fins from regular bombs. In the background a P-47D-25-RE (s/n 42-26702, „88") of 316th FS, 324th FG (12th AF), photographed at Luneville (Y-2), France, where the unit was stationed since January 1945.

James Crow coll.

(2034 ciężkie bombowce w osłonie 803 myśliwców, największa formacja bombowa całej II wojny światowej). Zajęta obroną swoich jedenastu lotnisk na zachód od Renu, w zasadzie pozostawiła swoje wojska w Ardenach bez osłony, co skwapliwie wykorzystały Thunderbolty 9. AF. Przez cały dzień 365., 404. i 406. FG masakrowały kolejne belgijskie i luksemburskie miasteczka i wioski leżące wokół Bastogne oraz wzdłuż granicy z Niemcami: Marnach, Clervaux, Diekirch, Vianden, Noville, Chenogne, Tintange, Harlange... 405. FG prześladowała Niemców od St. Vith aż do Trewiru, m.in. burząc most na rzece Sauer w Bollendorf, na zapleczu niemieckiej 7. Armii. 362. FG zapisała na swoje konto m.in. czterdzieści pięć ciężarówek niedaleko St. Hubert oraz bliżej nieznaną liczbę piechurów z *79 Volksgrenadier Division* w Bourscheid i *352 Volksgrenadier Division* w Ettelbruck, których palono żywcem przy pomocy napalmu. Pilotom 362. FG nie oparł się również skład amunicji w pobliżu Bourcy, który wyleciał w powietrze w efektownej eksplozji. Na wezwanie amerykańskiej 26. Dywizji Piechoty 362. FG rozbiła także pomiędzy Bourscheid i Eschdorf kolumnę *Führer Grenadier Brigade*. Istotny wkład w lawinę nieszczęść, która spadła na niemiecką armię w ten wigilijny dzień, miała 354. FG, której samoloty wysadziły w powietrze skład paliwa w Siegburgu.

24 grudnia nad polem bitwy w Ardenach operowały również Thunderbolty XXIX TAC. Samoloty 36. FG atakowały kolumny pancerne 2. Dywizji Pancernej SS w Grandmenil i 9. Dywizji Pancernej SS w Poteau. Operując na północ od głównego pola bitwy, 36. FG miała okazję zmierzyć się, na południe od Liege, z nie lada przeciwnikiem – wyposażoną w „długonose" Focke-

Kraksa Thunderbolta z 314. FS, 324. FG (12. AF) na lotnisku w Luneville w styczniu 1945 roku. Pod skrzydłem wyraźnie widoczna nieporęczna i nielubiana przez pilotów potrójna wyrzutnia rakietowa typu *bazooka*.

Wrecked Thunderbolt of 314th FS, 324th FG (12th AF) at Luneville airfield in January 1945. Under wing clearly visible the unwieldy and much disliked triple bazooka-type rocket launcher.

James Crow coll.

fighter-bombers to targets around the town. At Noville, north of Bastogne, P-47s began to drop their ordnance so close to friendly lines they were immediately called off.

Also on that day, *Jagdwaffe* units stationed to the east of the Ardennes – which only the day before had scored numerous successes against the 9th AF's Marauders – attracted the full 'attention' of the mighty 8th AF. Some 2034 heavy bombers, escorted by 803 fighters – the largest single bomber formation of WWII – were despatched against their bases. Fully occupied with defending its 11 airdromes west of the Rhine, the Luftwaffe failed to provide sufficient cover for the German ground forces, which were left to the mercy of the 9th AF's Thunderbolts. Throughout the day, the 365th, 404th and 406th FGs pummelled the villages and towns around Bastogne and along the border with Germany: Marnach, Clervaux, Diekirch, Vianden, Noville, Chenogne, Tintange, Harlange were all left in flames. The 405th FG harassed the Germans on the ground from St. Vith to Trier – among other things knocking down a bridge spanning the Sauer River at Bollendorf, to the rear of the German Seventh Army.

It was a busy day for the 362nd FG, which chalked up the destruction of 45 trucks near St. Hubert – together with the deaths of an unknown number of German infantrymen from *79 Volksgrenadier Division* (at Bourscheid) and *352 Volksgrenadier Division* (at Ettelbruck), who were burned alive with napalm. The Group also disposed of a German ammunition dump near Bourcy, which went up in a spectacular explosion. Before the day was out, the 362nd answered an urgent call from the American 26th Infantry Division and went after a column of vehicles from the *Führer Grenadier Brigade*, which it knocked out between Bourscheid and Eschdorf. The seemingly endless string of calamities that befell the German army on Christmas Eve was the work also of the 354th FG, which blew up a large depot of precious fuel at Siegburg.

24th December also saw the Thunderbolts of XXIX TAC darting about: the 36th FG engaged armoured columns of the 2nd SS Panzer Division at Grandmenil and the 9th SS Panzer Division at Poteau. Operating north of the main battlefield, the 36th FG ran into a fearsome opponent: II./JG 26, freshly re-equipped with long-nosed Focke Wulfs. The Germans filed claims for five P-47s shot down, including two by Maj. Anton Hackl, *Kommandeur* II./JG 26, and two more by Lt. Adolf Glunz, the *Staffelkapitän* of 6./JG 26. Interestingly, the Thunderbolt pilots were credited with only two confirmed 'kills', though the *II. Gruppe* actually lost three Fw 190D-9s in this encounter[37].

[37] Data from: D. Caldwell, *The JG 26 War Diary, vol. II 1943-1945*, pp. 393-394.

James Crow coll.

W pełni wyekwipowany do walki P-47D-30-RA (s/n 44-32970, „92") z 316. FS, 324. FG (12. AF), na lotnisku w Luneville, początek 1945 roku. Pod skrzydłami pięćsetfuntowe zasobniki kasetowe typu AN-M17A1 z ładunkiem zapalającym. Po zrzucie zasobniki rozpadały się w powietrzu, uwalniając 110 małych (1,8 kg) magnezowych bomb M-50.

Fully readied for combat P-47D-30-RA (s/n 44-32970, „92") of 316th FS, 324th FG (12th AF), at Luneville, early 1945. Shackled up under its wings are 500-lb. AN-M17A1 Aimable Incendiary Clusters. When dropped, the containers would split open, letting loose a hail of 110 small (4 lb) M-50 magnesium bomblets.

Wulfy II./JG 26, która szukała ciężkich bombowców 8. AF. Niemcy zgłosili zestrzelenie pięciu Thunderboltów, m.in. po dwa Maj. Anton Hackl, *Kommandeur* II./JG 26 oraz Lt. Adolf Glunz, *Staffelkapitän* 6./JG 26. Co ciekawe, chociaż pilotom 36. FG zaliczono po tym starciu tylko dwa zestrzelenia, *II. Gruppe* faktycznie straciła z rąk pilotów Thunderboltów trzy Fw 190D-9[37].

Tymczasem 48. FG, również z XXIX TAC, okładała bombami niemieckie pozycje pod Stavelot i kolumnę ciężarówek w St. Vith. Personel 365. FG spędził wigilię Bożego Narodzenia w ciężarówkach, w drodze z Chievres (A-84) w Belgii do Metz (Y-34) we Francji, przechodząc pod kontrolę XIX TAC. W pozostałych bazach polowych 9. AF nie było wiele przytulniej; większość personelu była zakwaterowana w namiotach, które dogrzewano węglowymi piecykami. Do ich rozpalania zaradna obsługa naziemna używała odrobiny... napalmu.

25 grudnia, w pierwszy dzień świąt, polująca na Luftwaffe w okolicy Bonn-Koblencja 56. FG natrafiła na grupę Bf 109 i wróciła do bazy z wynikiem osiem do zera na swoją korzyść. Tymczasem Thunderbolty 9. AF w dalszym ciągu nadrabiały zaległości z poprzedniego tygodnia. Tego dnia XXIX TAC, która tradycyjnie miała najgorszą pogodę, wysłała do walki tylko dwie ze swoich czterech jednostek P-47: z Le Culot (A-89) wystartowały 36. i 373. FG, podczas gdy 48. i 404. FG, stacjonujące w byłej bazie niemieckich nocnych myśliwców w St. Trond (A-92), pozostały na ziemi. 36. i 373. FG m.in. ponownie zawitały nad lotnisko Luftwaffe w Bonn-Hangelar.

Uszczuplone na korzyść gen. Pattona siły IX TAC operowały na całym obszarze ardeńskiego wybrzuszenia, niszcząc wszystko, co należało do armii niemieckiej lub mogło przydać się jej przydać. 25 grudnia IX TAC, w której teraz było trzy razy więcej Lightningów (367., 370. i 474.

Meanwhile, the 48th FG, the 36th's neighbours from Le Culot, bombed some German foxholes near Stavelot and a supply column at St. Vith. The personnel of the 365th FG spent Christmas Eve riding in the back of open trucks, as the unit was moved from Chievres (A-84) in Belgium, to Metz (Y-34) in France, to come under the operational control of XIX TAC. As a matter of fact, many of the 9th AF's forward bases were just as cold and uncomfortable that evening; most of its personnel were billeted in winterised tents. The small stoves that the men used to warm the tents were fed with coal that was barely combustible; a scoop of napalm worked miracles, however.

On Christmas Day 1944, the skies over the "bulge" remained cloudless and very busy. The 56th FG went hunting for the Luftwaffe around Bonn and Koblenz. Directed towards a gaggle of Bf 109s, the 'Wolfpack' scored eight – nil in its favour. Concurrently, the Thunderbolts of the 9th AF were eagerly making up for what they had missed the previous week. On that day, XXIX TAC – which always seemed to get the worst weather around – sent only two of its four P-47 Groups on operations. Whilst the 48th and 404th FGs stayed at the socked-in A-92 (the ex-German night fighter base at St. Trond), the 36th and 373rd FGs took off from Le Culot (A-89) to spoil the day for the Luftwaffe at its airfield in Bonn-Hangelar.

Temporarily stripped of two P-47 outfits to please Gen. Patton, IX TAC had become more of a P-38 Lightning force (represented by the 367th, 370th and 474th FGs) than a Thunderbolt one (used by only the 366th FG). On 25th December, IX TAC claimed 275 motorised vehicles plus 50 tanks and armoured carriers destroyed. This achievement was, however, overshadowed by the day's scores of the beefed-up XIX TAC, which now fielded six Thunderbolt Groups. It claimed astronomic figures: 766 vehicles, 74 tanks and armoured carriers, plus 71 artillery pieces. The particularly active 406th

[37] D. Caldwell, *The JG 26 War Diary, vol. II 1943*-1945, s. 393-394.

FG), niż Thunderboltów (tylko 366. FG), zgłosiła zniszczenie 275 pojazdów mechanicznych oraz pięćdziesięciu czołgów i pojazdów opancerzonych. Dla porównania, zgłoszenia wzmocnionej XIX TAC, w której latało obecnie aż sześć jednostek Thunderboltów, były wprost astronomiczne: 766 pojazdów, siedemdziesiąt cztery czołgi i pojazdy opancerzone oraz siedemdziesiąt jeden stanowisk dział. Wyjątkowo aktywna 406. FG zgłosiła tego dnia zniszczenie na drogach prowadzących do Bastogne 156 pojazdów mechanicznych, szesnaście czołgów i dwadzieścia jeden transporterów półgąsienicowych.

Do zgłoszeń zniszczonych pojazdów należy oczywiście podchodzić z dużą rezerwą, a wręcz traktować je jako liczbę przeprowadzonych ataków. Późniejsze analizy wykazały, że zgłoszenia zniszczonych pojazdów były zawyżone pięciokrotnie, a w przypadku czołgów aż dziesięciokrotnie. Z drugiej strony należy jednak pamiętać, że takie korzyści, jak kompletna dezorganizacja ruchu wojsk nieprzyjaciela przez zmuszanie go do chowania się po lasach, jak również skuteczne obniżanie jego morale, trudno wyrazić w liczbach. Nie prowadzono też oczywiście statystyk zabitych i rannych żołnierzy wroga, a przecież to oni najczęściej padali ofiarą gradu kul, napalmu i bomb odłamkowych.

26 grudnia niebo nad Ardenami było ponownie pełne Thunderboltów, w przeciwieństwie do myśliwców niemieckich, którym obecnie rzadko już kiedy udawało się dotrzeć ze swoich baz nad Renem w okolice linii frontu. Ponownie okazję do starcia z Luftwaffe miała 36. FG, która tego dnia razem z 48. FG atakowała pozycje niemieckiej 116. Dywizji Pancernej pomiędzy Houffalize i Hotton. W starciu z piętnastką Messerschmittów 23. FS zestrzelił siedem z nich przy stracie jednego samolotu. Tego dnia dominowały jednak Thunderbolty XIX TAC, które od południa torowały czołgom gen. Pattona drogę do Bastogne. O świcie 362. FG zaatakowała Remichampagne, gdzie twardo bronili się niemieccy spadochroniarze z *14 Fallschirmjäger Regiment*. Z kolei po nalocie 406. FG jedynym ocalałym budynkiem w St. Hubert był miejscowy kościół, a wysunięta na zachód Dywizja „Panzer Lehr" została odcięta od zaopatrzenia. Ostatnią wioską przed Bastogne na drodze amerykańskiej 4. Dywizji Pancernej było Assenois, którą 406. FG doszczętnie spaliła przy użyciu napalmu. Po południu 26 grudnia pierwsze Shermany wjechały do Bastogne.

28 grudnia opady śniegu i niski pułap chmur ponownie uziemiły lotnictwo w rejonie Ardenów. Kolejnego dnia pogoda uległa tylko nieznacznej poprawie; w rejonie walk operowała niemal wyłącznie XIX TAC, a zwłaszcza 362. FG i 406. FG, broniąc przebitego do Bastogne korytarza. Na osobisty rozkaz Hitlera Niemcy nadal zaciekle atakowali i tak już ciężko do-

FG, alone, claimed 156 motorised transports, 16 tanks and 21 half-tracks on that day.

There is no doubt that claims of "destroyed" vehicles were wildly inflated; the aforementioned figures could equally well be treated as numbers of attacks. Later analyses demonstrated that the ratio of claims to actual losses of enemy motor transport was 5:1, and in case of enemy armour even 10:1. On the other hand, one has to remember that depriving the German army of its all-important mobility by forcing it to seek cover in woods – as well as ruining the morale of its soldiers – was a gain difficult to express in figures. It should also be remembered that, although the number of enemy casualties sustained was usually unknown, it was obviously men, not machines, that suffered most under a torrent of machine gun fire, napalm or fragmentation bombs.

On 26th December the skies over the Ardennes once again filled with Thunderbolts, and for most of the day they were able to operate untroubled by aerial opposition. German fighters, taking off from bases along the Rhine, would attempt to head towards the front line, but they rarely managed to slip through the British and American fighter screen. Among the outfits that did clash with the Luftwaffe, was the 36th FG, which, along with the 48th FG bombed and strafed the 116th Panzer Division between Houffalize and Hotton. After a scrap with 15 Messerschmitts, the 23rd FS was credited with seven for the loss of one machine.

Nonetheless, on that day the most important missions were flown by the Thunderbolts of XIX TAC, which were rooting out enemy resistance in the path of Gen. Patton's tanks as they approached Bastogne from the south. At dawn, the 362nd FG set upon Remichampagne, which was stubbornly defended by German paratroopers of *14 Fallschirmjäger Regiment*. When the 406th FG targeted St. Hubert, it left almost every building in the town in ruins – except for the church, which miraculously survived the aerial onslaught. The elite German *Panzer Lehr* division was cut off from its supplies. The last hamlet on the way to Bastogne was Assenois, which the 406th FG burned to the ground with napalm. During the afternoon of 26th December, the first Shermans of the American 4th Armoured Division rolled into Bastogne.

On 28th December, with the return of heavy snowfall and low-lying cloud to the Ardennes, no missions were flown. The following day the weather marginally improved. Only XIX TAC was active, in the form of the 362nd and 406th FGs, which were detailed to defend the southern "corridor" to Bastogne. On Hitler's personal order, German forces were still ferociously attacking the town during the hours of daylight and heavily bombing it at night.

The concentration of light *Flak* around Bastogne was overwhelming; Allied Intelligence es-

James Crow coll.

świadczone miasto. Koncentracja niemieckiej broni przeciwlotniczej wokół Bastogne była nieprawdopodobna; według danych wywiadu Niemcy rozmieścili w okolicy 700 baterii szybkostrzelnych działek 20, 37 i 40 mm. Maj. George Ruddell z 514. FS (406. FG) tak wspominał jedną z misji z 29 grudnia 1944 roku: „Prowadziłem nasz dywizjon na jedną z wielu misji przeciwko Niemcom otaczającym Bastogne. W mojej sekcji Smith (Lt. John I.) leciał jako mój skrzydłowy, a Pittala (Lt. Vincent R.) jako Numer Cztery. To była popołudniowa misja i właśnie robiliśmy pierwsze podejście nad cel. Przewróciłem swoją maszynę na skrzydło i zanurkowałem w stronę trzech niemieckich ciężarówek wspinających się po stoku wzgórza. Moje serie właśnie zapaliły dwa pierwsze samochody, kiedy nagle zobaczyłem, jak samolot Smitha zmienia się w wielką

timated that the Germans had amassed approximately seven hundred 20, 37 and 40 mm AA cannons. Maj. George Ruddell of the 514th FS (406th FG) flew on one of the interdiction missions of 29th December, and recalled: "I was leading our squadron on one of its many missions against the Germans surrounding Bastogne. In my flight, Smith (Lt. John I.) was my wingman and Pittala (Lt. Vincent R.) was number four... It was an afternoon mission and it was our initial attack. Smith moved out to my right as I rolled in and commenced strafing three German trucks moving in line up a slope. Two of the trucks had barely caught fire when, suddenly, Smitty's plane was nothing but a huge ball of fire with only the prop, engine cowling and wingtips showing. At almost the same instant, I saw over my shoulder Pittala's aircraft

P-47D-30-RA "Gal-O-My Dreams" (s/n 44-33288, "R3-A") z 410. FS, 373. FG (9. AF), na którym latał Lt. Staryl Austin Jr. Lotnisko w Venlo (Y-55) w Holandii, gdzie jednostka stacjonowała od marca 1945 roku. Lotnisko w Venlo było eks-bazą Luftwaffe, gdzie stacjonowały m.in. nocne myśliwce z NJG 1.

P-47D-30-RA "Gal-O-My Dreams" (s/n 44-33288, "R3-A bar") of 410th FS, 373rd FG (9th AF), the regular mount of Lt. Staryl Austin Jr., at Venlo (Y-55), Holland, where the unit stationed since March 1945. Venlo airdrome was an ex-Luftwaffe base, formerly used by night fighters of NJG 1.

James Crow coll.

James Crow coll.

Russel Christopher przed swoim P-47D-27-RE „Maggie Zass" (s/n 42-27257, „4K-U") z 506. FS, 404. FG (9. AF), w bazie Fritzlar w kwietniu 1945 roku. Jak zaświadcza owalna plansza na kadłubie, samolot zakupiony z pieniędzy uzyskanych ze sprzedaży wojennych obligacji, tzw. *war bonds*.

Russel Christopher in front of his P-47D-27-RE "Maggie Zass" (s/n 42-27257, "4K-U") of 506th FS, 404th FG (9th AF), at Fritzlar airbase, April 1945. Note the oval placard on the fuselage which testifies that it's a 'war bond aircraft'.

kulę ognia, z której wystawały tylko śmigło, przód silnika i końcówki skrzydeł. Niemal w tej samej chwili zobaczyłem przez ramię, jak samolot Pittali, obrócony do góry brzuchem, z wypuszczonym podwoziem wali się w dół. Teraz i ja miałem problem; oberwałem czymś, co potem okazało się pociskiem kalibru 40 mm, który zerwał linki steru wysokości. Obracając jak wściekły pokrętłem trymera, próbowałem podnieść nos maszyny, żeby przeskoczyć szczyt wzgórza. Byłem pewny, że jestem już martwy, ale jakimś cudem prześlizgnąłem się"[38].

Za walki w rejonie Ardenów 406. FG została odznaczona swoim drugim *DUC*.

Grudzień 1944 roku, podobnie jak czerwiec, okazał się bardzo kosztownym miesiącem dla jednostek Thunderboltów, zwłaszcza tych myśliwsko-bombowych z 9. AF. Dla przykładu, w ostatnim miesiącu 1944 roku 405. FG straciła piętnastu pilotów i dwadzieścia dwa samoloty, a kolejnych 111 maszyn odniosło uszkodzenia. Takie straty nie były wyjątkiem, gdyż w tym samym czasie 366. FG musiała spisać ze stanu dziesięciu pilotów i dwadzieścia jeden samolotów. Wielu innych, tak jak Maj. George Ruddell z 514. FS, miało po prostu dużo szczęścia. Lt. John Reynolds z 373. FG wspominał, że w czasie jednej z tych grudniowych misji przydarzyła się, jak to czasem bywa na wojnie, sytuacja tragikomiczna. Tego dnia 411. FS został wysłany z misją myśliwsko-bombową przeciwko stacji rozrządowej w Kolonii. W pobliżu Jülich dywizjon dostał się pod gwałtowny ostrzał *Flaku*. Nagle jeden z młodych pilotów wykrzyknął, wzywając przy tym na pomoc wszystkich świętych, że został trafiony i że paliwo wlewa się mu do kokpitu. Na oczach kolegów z dywizjonu spanikowany pilot odsunął do tyłu owiewkę i wstał, przygo-

[38] D. Parker, *To Win the Winter Sky – The Air War over the Ardennes 1944-1945*, s. 345.

upside down, with landing gear extended, plunging to the ground. About then, I also encountered my own problem; a hit by what was later found to be a 40mm AA shell, had rendered my elevator control linkage inoperative. I became extremely busy cranking my elevator trim tab as fast as I could, desperately trying to get the nose up to climb the slope. I knew I was dead, but somehow lucked out".[38]

For its all-out commitment in the Ardennes, the 406th FG received its second DUC.

December 1944 proved a very costly month for the 9th AF's Thunderbolts. For instance, the 405th FG lost 15 pilots and 22 aircraft; a further 111 received combat damage. In case of the 366th FG, the month's loses were 10 pilots and 21 aircraft. Still, there were many others, who, like Maj. George Ruddell of the 514th FS, just "lucked out". Lt. John Reynolds of the 373rd FG reminisced that during one of those December sweeps a tragicomic incident occurred. On that day, the 411th FS was on a mission to interdict the marshalling yards at Cologne. As the squadron approached Jülich, it suddenly came under intense fire from the ground. At that moment, a piercingly loud scream was heard over the R/T. One of the young pilots called out that he had been hit and that fuel was pouring into his cockpit. As his squadron mates looked on apprehensively, the panicked pilot slammed back the canopy and stood up, about to bail out. Then, to their utter surprise, he sat down, closed the canopy and quietly pulled back into formation. After repeated enquiries over the radio from his CO, he reported that he was all right. A piece of shrapnel had hit his water injection tank. It was water, not fuel, which had poured into his cockpit...

[38] D. Parker, *To Win the Winter Sky – The Air War over the Ardennes 1944-1945*, p. 345.

towując się do skoku ze spadochronem. Po chwili jednak usiadł, zasunął owiewkę i dołączył do formacji, powodując niemałą konsternację. W końcu, ponaglany kolejnymi wezwaniami dowódcy, zameldował, że odłamek przebił zbiornik z wodą do doładowania silnika i to ona, a nie paliwo, wlała się do kokpitu...

Ostatniego dnia 1944 roku amerykańska armia w Ardenach znowu musiała radzić sobie bez lotnictwa. Z powodu nisko wiszących chmur nawet Thunderbolty XIX TAC, do tej pory tak ofiarnie wspierające czołgi gen. Pattona, wyniosły się dalej na wschód, gdzie były bardziej użyteczne. Jednak pobite niemieckie armie w Ardenach były już w odwrocie; ostatnia ofensywa Hitlera na Zachodzie dobiegła końca.

Historia Thunderbolta pełna jest przykładów na wyjątkową wytrzymałość tej maszyny. 31 grudnia 1944 roku z tej swoistej „polisy ubezpieczeniowej" na życie musiał skorzystać Lt. Karl Hallberg z 389. FS (366. FG). W czasie lotu bojowego w jego maszynie zaciął się lewy wyrzutnik podskrzydłowy, blokując podwieszoną tam 500-funtową bombę. Hallberg postanowił wrócić na lotnisko i delikatnie wylądować – nie był bynajmniej pierwszym pilotem P-47, który tego dokonał. Tym razem jednak wyboisty pas na Y-29 spowodował, że tuż po przyziemieniu bomba odpadła z zaczepu i uderzyła o ziemię. Odłamując lotkę, uzbroiła się. Przy następnym odbiciu, koziołkując w ślad za toczącym się po pasie Thunderboltem, eksplodowała, urywając połowę samolotu Hallberga tuż za kokpitem. Pozostała część, poszatkowana odłamkami, zaryła śmigłem w ziemię. Ku zdumieniu obserwujących, z kokpitu wygramolił się Lt. Hallberg i pędem oddalił się od zmasakrowanej maszyny. Był ranny w głowę i spędził parę dni w szpitalu; życie uratowała mu pancerna płyta za fotelem pilota.

Alianci mieli za sobą długie sześć miesięcy wojny lądowej w Europie zachodniej. Niezaprzeczalne sukcesy ich armii, które w tym czasie od plaż Normandii dotarły do granic III Rzeszy, były w dużej mierze zasługą myśliwców

On the last day of 1944 the American army in the Ardennes once more had to survive without its air force, as another spell of bad weather set in. Even the Thunderbolts of XIX TAC, which hitherto had been so devoted to supporting the troops in Bastogne, moved further east, where they could be of more use. The beaten German armies in the Ardennes were by that time in full retreat; Hitler's last great gamble in the West had come to an end.

The history of the Thunderbolt is full of stories about individual aircraft that absorbed enormous amounts of punishment and yet allowed their pilots to survive. On 31st December 1944 it was the turn of Lt. Karl Hallberg of 389th FS (366th FG) to test his lucky star and his P-47's endurance. On that day he was forced to land with a hung-up 500-lb. bomb that he had been unable to jettison. This was not an uncommon occurrence and so Hallberg resolved to touch down at Asch and let the ground crew deal with it. This time, however, the bumpy strip at Y-29 caused the bomb to come loose and hit the ground. The 500-pounder bounced back into the air with a broken-off tail fin and tumbled along in trail of the P-47 as it rolled down the runway. Unfortunately, the loss of the tail fin armed the bomb, so the next time it hit the ground, it exploded, tearing off the rear fuselage of Hallberg's Thunderbolt just aft of the cockpit. What was left of the aircraft came to a grinding halt at the side of the runway. To the dismay of onlookers, Lt. Hallberg clambered out of the wreck and ran like hell away from the debris. He suffered head wounds and was hospitalised for a couple of days – he owed his life to the thickness of the armour plate behind his seat.

By this time the western Allies had six long months of land warfare in Western Europe under their belt. During that period they had fought from the beaches of Normandy to the borders of the Third Reich. The successful campaign in the West demonstrated just how much ground troops had come to depend upon fighter-bomber support. Aircraft could deprive the

James Crow coll.

Jedna z ostatnich ofiar *Flaku* w tej wojnie. Ten P-47D-30-RA (s/n 44-33036, „4W-O") z 406. FS, 371. FG (9. AF) został zestrzelony 20 kwietnia 1945 roku niedaleko Norymbergii. Pilotujący go Cpt. William Jack zdołał uniknąć niewoli.

One of the very last victims of *Flak* in this war. This P-47D-30-RA (s/n 44-33036, „4W-O") of 406th FS, 371st FG (9th AF) was shot down on 20th April 1945 near Nuremberg. Cpt. William Jack evaded.

James Crow coll.

Pierwsza powojenna zima w Niemczech; baza Kassel/ Rothwesten (R-12), gdzie 36. FG (9. AF) stacjonowała od kwietnia 1945 roku do lutego 1946 roku. Na pierwszym planie P-47D-28-RE (s/n 44-19928, „7U-N") z 23. FS. W środku dwumiejscowy samolot treningowy T-6 Texan, na którym przez cały okres wojny szkolili się zarówno piloci USAAF, jak i RAF.

First post-war winter in occupied Germany, Kassel/ Rothwesten (R-12) airbase, where 36th FG (9th AF) was stationed from April 1945 until February 1946. In the foreground P-47D-28-RE (s/n 44-19928, "7U-N") of 23rd FS. Behind it an T-6 Texan trainer, a popular advanced training aircraft for both RAF and USAAF fighter pilots throughout WWII.

bombardujących. To one trzebiły nieprzyjaciela na zapleczu frontu, pozbawiając go środków do walki, torowały drogę w ataku i przychodziły z pomocą, kiedy wróg przechodził do kontruderzenia. Nie mniej zasług miały w utrzymaniu przewagi w powietrzu, bez której wojska na ziemi są niemal bezbronne.

Niemieckie dzienne lotnictwo myśliwskie poniosło w tym czasie olbrzymie straty w ludziach i sprzęcie. Sami amerykańscy myśliwcy zgłosili zniszczenie nad Europą zachodnią, w okresie od czerwca do grudnia 1944 roku, 5104 samolotów Luftwaffe, z czego aż 3575 w powietrzu[39]. Nowi piloci z uzupełnień zastanawiali się zapewne, czy w ogóle jeszcze zobaczą niemiecki samolot w powietrzu. Ani oni, ani weterani, którzy ostatniego dnia 1944 roku wspominali zaciekłe boje ponad Normandią, Holandią, Hürtgenwaldem i Ardenami, nie podejrzewali, że już następnego poranka niebo ponad ich głowami wypełni się hukiem silników i łomotem broni pokładowej ponad 900 niemieckich myśliwców, które ruszą do swojego ostatniego wielkiego ataku na zachodzie Europy.

c.d.n.

[39] *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 167 – Enemy Aircraft Destroyed in European Theater of Operations*, s. 263.

enemy of the means to wage war; they could pave the way in attack and they often saved the day when the enemy struck back. The fighter-bombers had also proved that they were able to hold their own in the air and fend off the enemy, while demonstrating how vulnerable an army is without air cover.

Meanwhile, the German daytime fighter arm in the ETO had suffered tremendous losses both in men and materiel. Between June and December 1944, American fighters alone claimed the destruction of 5104 Luftwaffe aircraft, including 3575 in aerial combat[39]. On the last day of 1944, replacement pilots listening to the veterans of the fighter-bomber units recount their stories of bloody air battles over Normandy, Holland, Hürtgen Forest and the Ardennes, must have wondered whether they would ever get to see a German aircraft in the air... They surely could not have suspected that the following morning, the skies above them would fill with the roar of engines and the clatter of onboard cannons and machine guns, as a swarm of 900 German fighters launched their last great attack in the West.

to be continued

[39] Based on: *Army Air Forces Statistical Digest, World War II; Table 167 – Enemy Aircraft Destroyed in European Theater of Operations*, p. 263.

Bibliografia • Bibliography

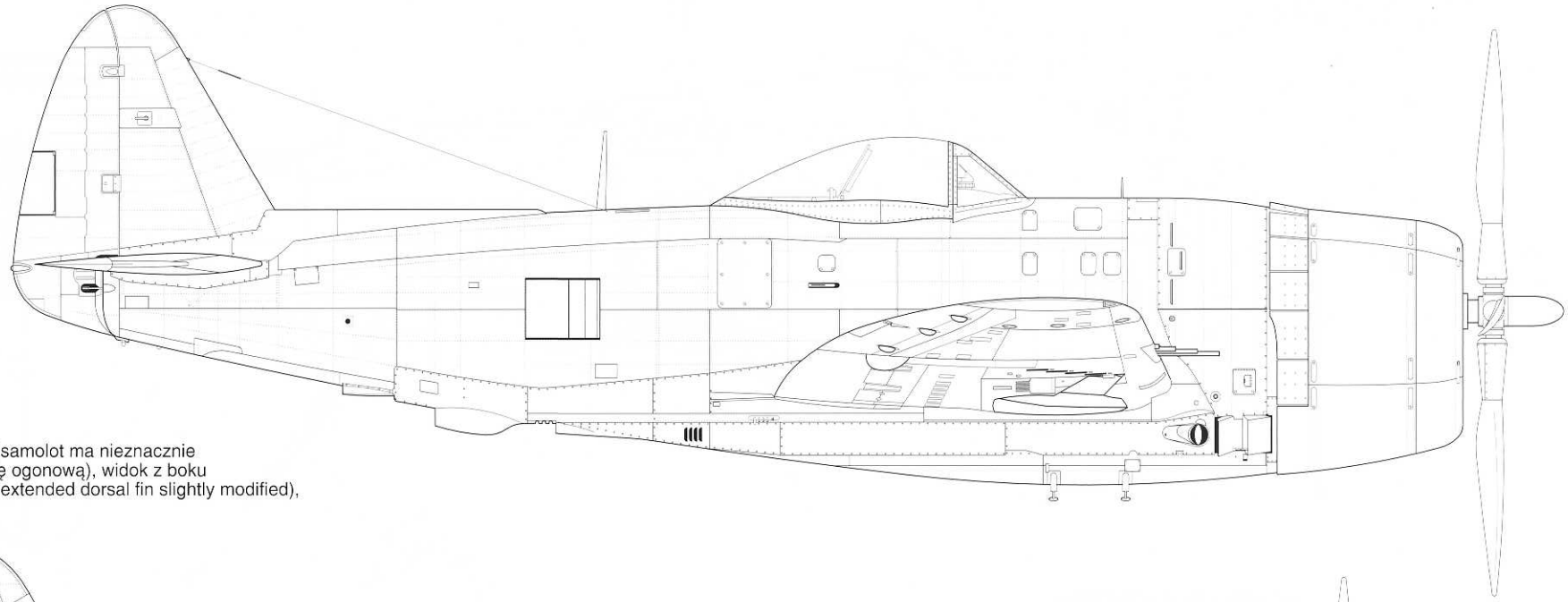
Army Air Forces Statistical Digest, World War II, w posiadaniu Air Force Historical Research Agency.
Brulle V. Robert, *Angels Zero – P-47 Close Air Support in Europe*, Washington 2000.
Caldwell Donald L., *The JG 26 War Diary, vol. II 1943-1945*, London 1998.
Colgan Bill, *WWII Fighter Bomber Pilot*, Blue Ridge Summit 1985.
Davis Larry, *56th Fighter Group*, Carrollton 1991.
Freeman Roger A., *56th Fighter Group (Osprey Aviation Elite Nr 2)*, Oxford 2000.
Freeman Roger A., *The Mighty Eighth, A History of the U.S. 8th Army Air Force*, London 1970.
Gabreski Francis S., *Gabby pilot myśliwski*, Warszawa 2001.
Hess William N., *German Jets vs. US Army Air Force: Battle for the Skies over Europe*, North Branch 1996.
Hess William N., *354th Fighter Group*, Oxford 2002.
Hess William N., *"Down to Earth" Strafing Aces of the Eighth Air Force*, Oxford 2003.
Hewitt Lt. Col. Richard A., *Target of Opportunity*, Richard Hewitt Lawrence 2000.
McDowell Ernest R., *Thunderbolt – The Republic P-47 Thunderbolt in The European Theater*, Carrollton 1998.
Paisley Melvyn R., *Ace!: Autobiography of a Fighter Pilot, WW II*, Boston 1992.
Parker Danny S., *To Win the Winter Sky – The Air War over the Ardennes 1944-1945*, New York 1999.
Scutts Jerry, *Combat Legend. P-47 Thunderbolt*, Ramsbury 2003.
Scutts Jerry, *Republic P-47 Thunderbolt. The Operation Record*, Ramsbury 1998.
Scutts Jerry, *P-47 Thunderbolt Aces of the Eighth Air Force*, Oxford 1998.
Scutts Jerry, *P-47 Thunderbolt Aces of the Ninth and Fifteenth Air Forces*, Oxford 1999.
USAF Historical Study No. 85, USAF Credits for The Destruction of Enemy Aircraft, WW II, Albert F. Simpson Historical Research Center, 1978.

Republic P-47 D-30, D-40 Thunderbolt

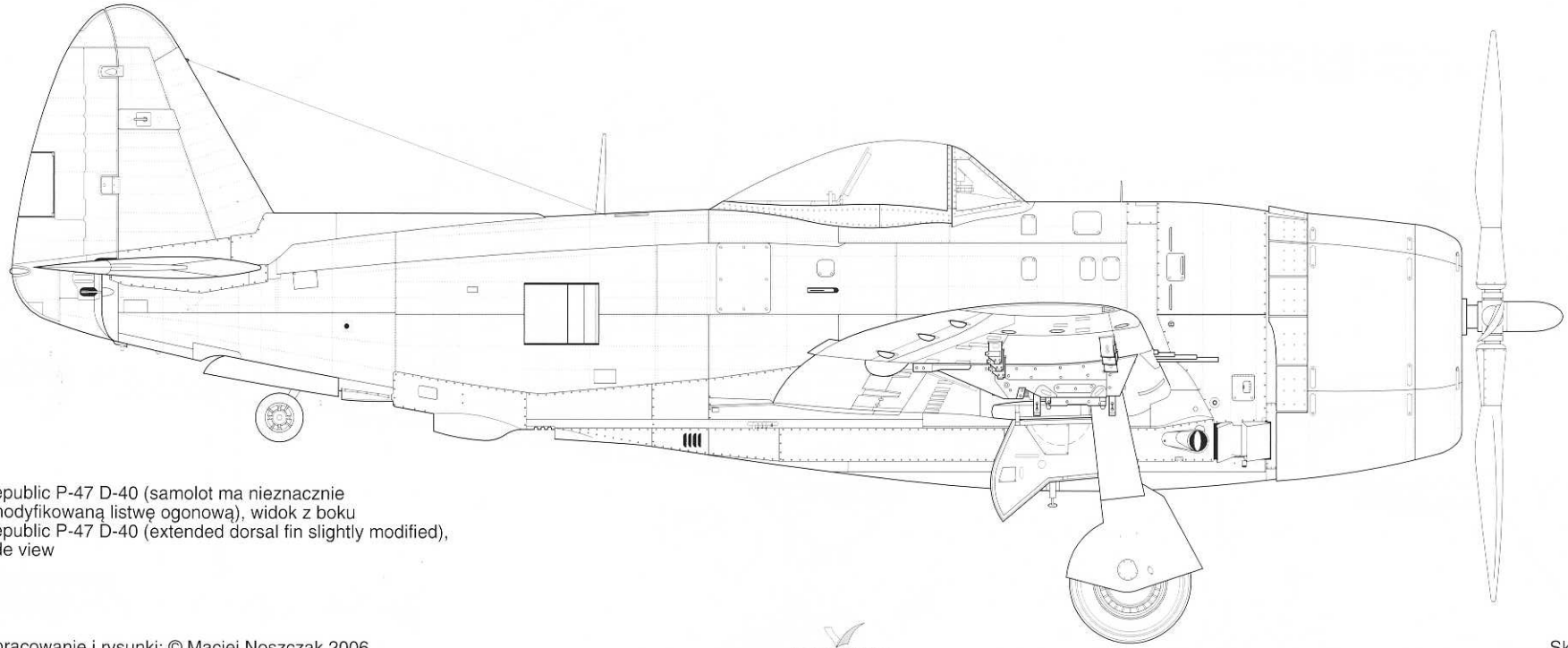
Arkusz 01
Sheet 01

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



- Republic P-47 D-30 (samolot ma nieznacznie zmodyfikowaną listwę ogonową), widok z boku
- Republic P-47 D-30 (extended dorsal fin slightly modified), side view



- Republic P-47 D-40 (samolot ma nieznacznie zmodyfikowaną listwę ogonową), widok z boku
- Republic P-47 D-40 (extended dorsal fin slightly modified), side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

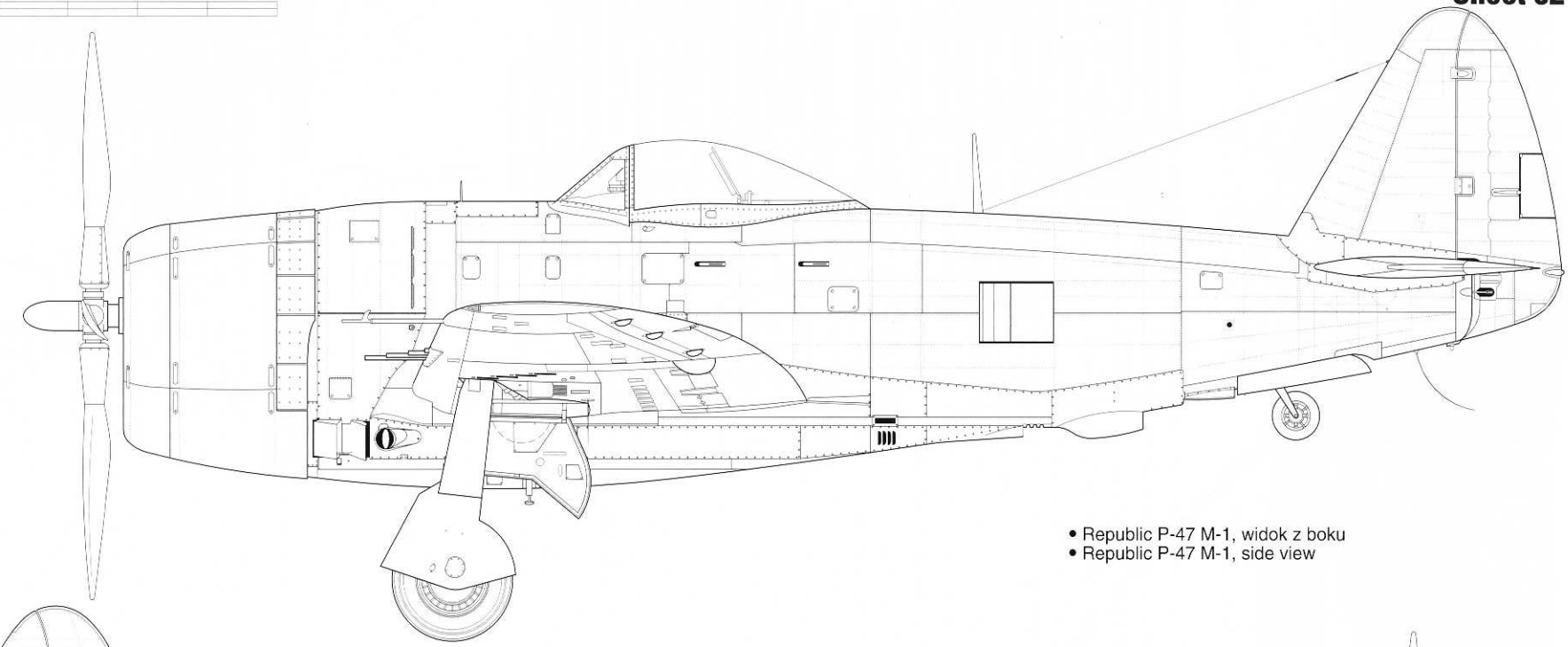
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 M-1 Thunderbolt

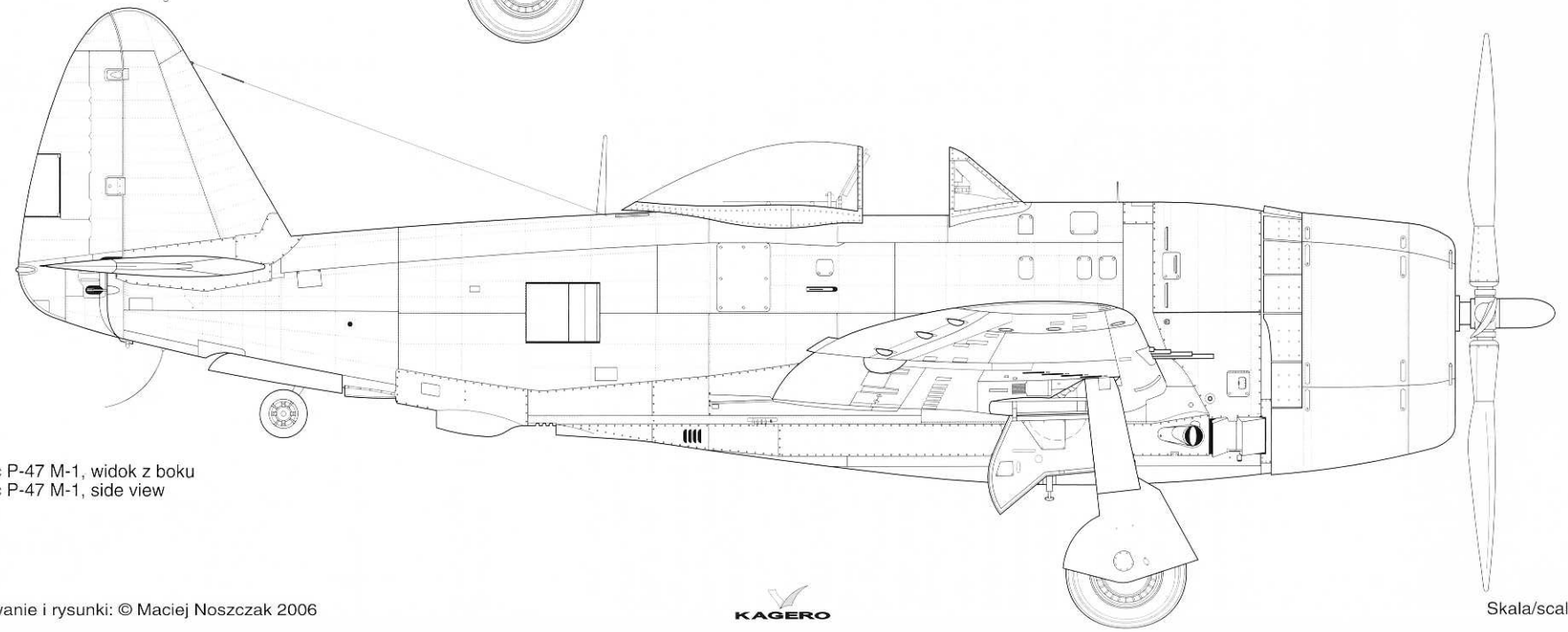
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 02
Sheet 02



• Republic P-47 M-1, widok z boku
• Republic P-47 M-1, side view



• Republic P-47 M-1, widok z boku
• Republic P-47 M-1, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/48

Republic P-47 M-1 Thunderbolt

Arkusz 03
Sheet 03

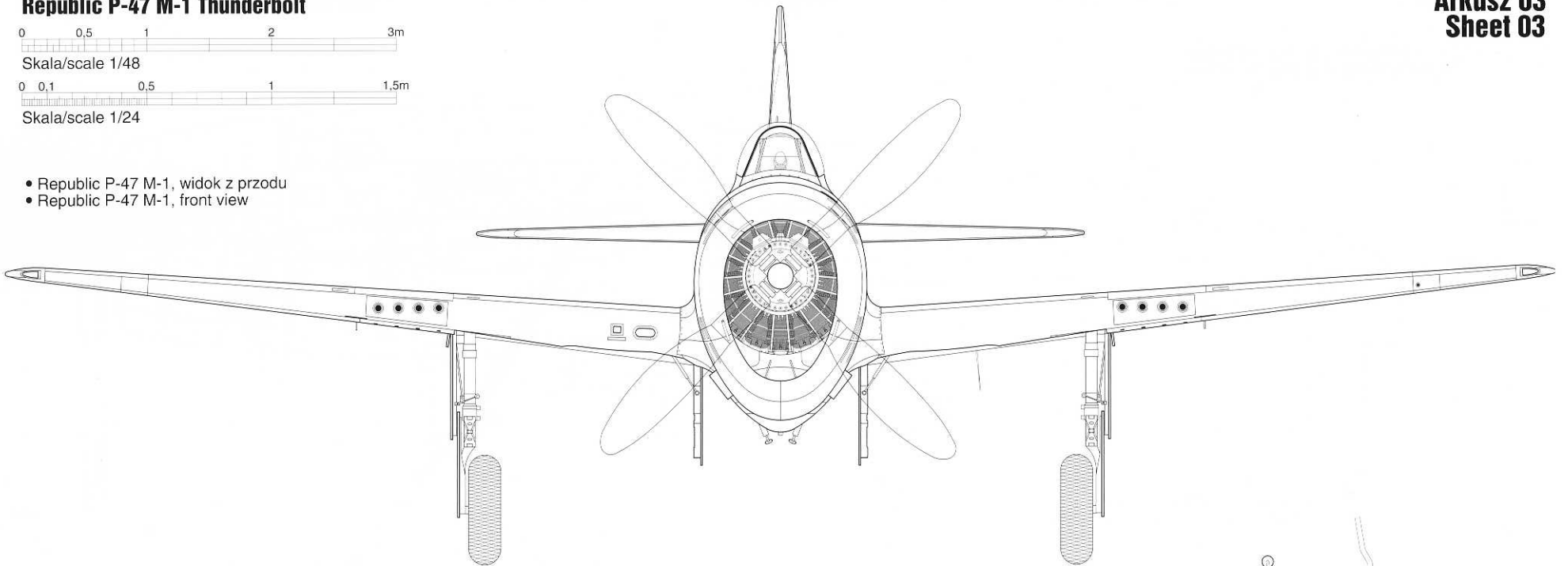
0 0,5 1 2 3m

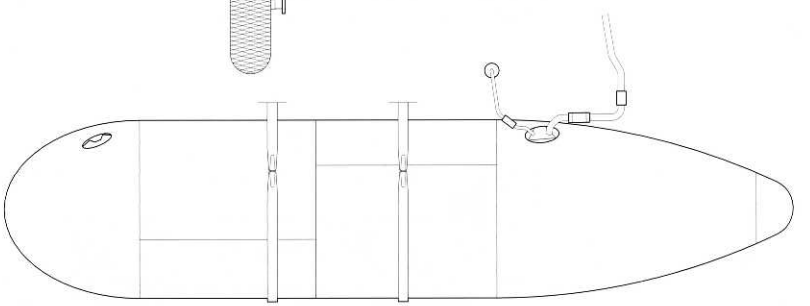
Skala/scale 1/48

0 0,1 0,5 1 1,5m

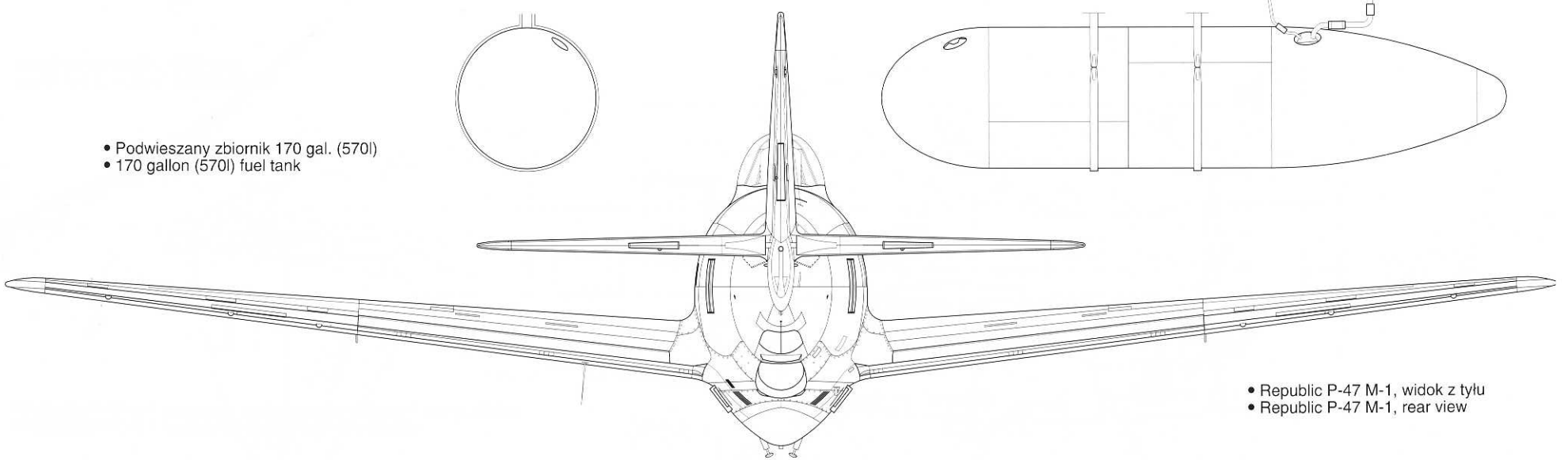
Skala/scale 1/24

- Republic P-47 M-1, widok z przodu
- Republic P-47 M-1, front view





- Podwieszany zbiornik 170 gal. (570l)
- 170 gallon (570l) fuel tank



- Republic P-47 M-1, widok z tyłu
- Republic P-47 M-1, rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

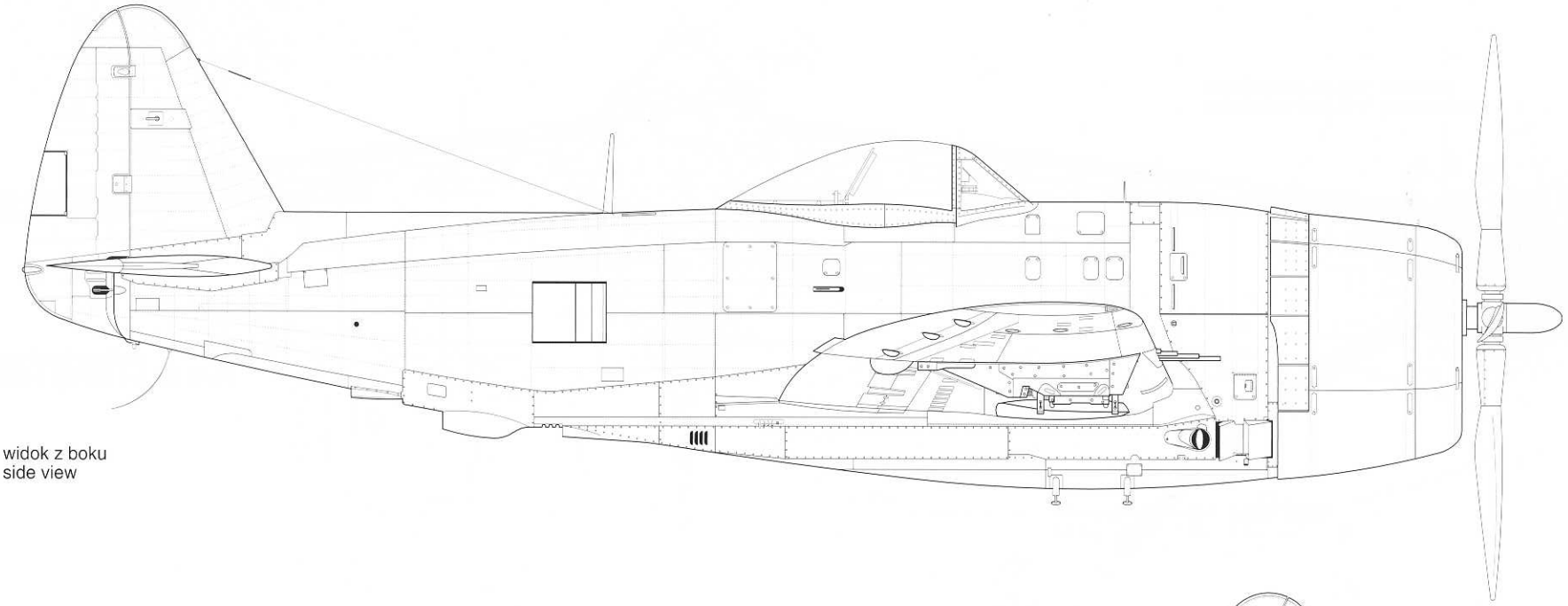
Skala/scale: 1/48, 1/24

Republic P-47 M-1 Thunderbolt

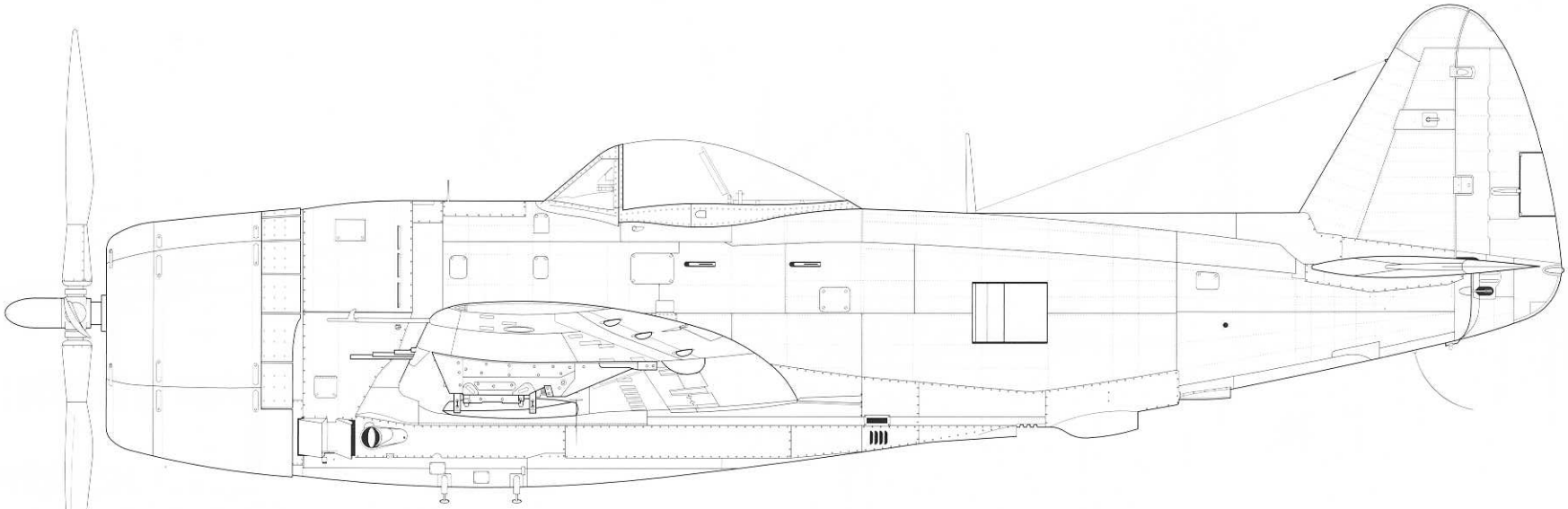
Arkusz 04
Sheet 04

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 M-1, widok z boku
• Republic P-47 M-1, side view



• Republic P-47 M-1, widok z boku
• Republic P-47 M-1, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

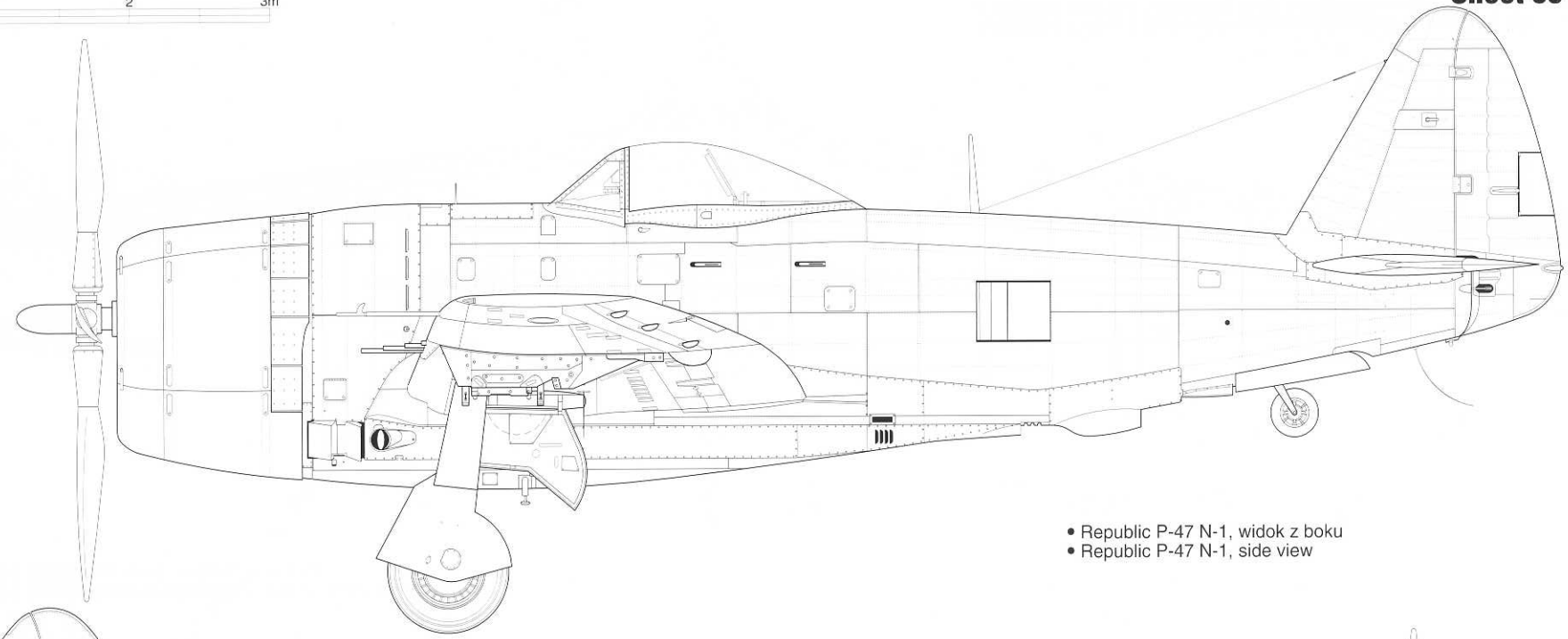
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 N-1 Thunderbolt

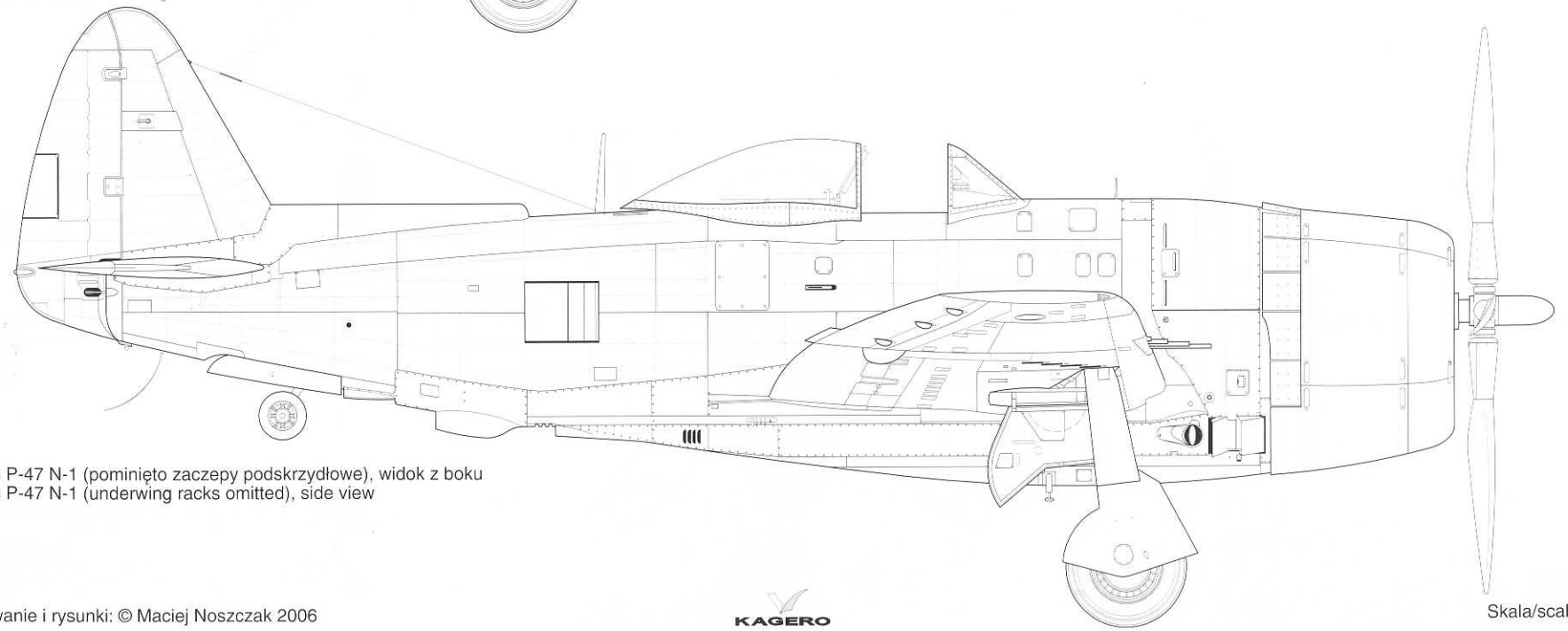
Arkusz 05
Sheet 05

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 N-1, widok z boku
• Republic P-47 N-1, side view



• Republic P-47 N-1 (pominięto zaczepy podskrzydłowe), widok z boku
• Republic P-47 N-1 (underwing racks omitted), side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/48

Republic P-47 N-1 Thunderbolt

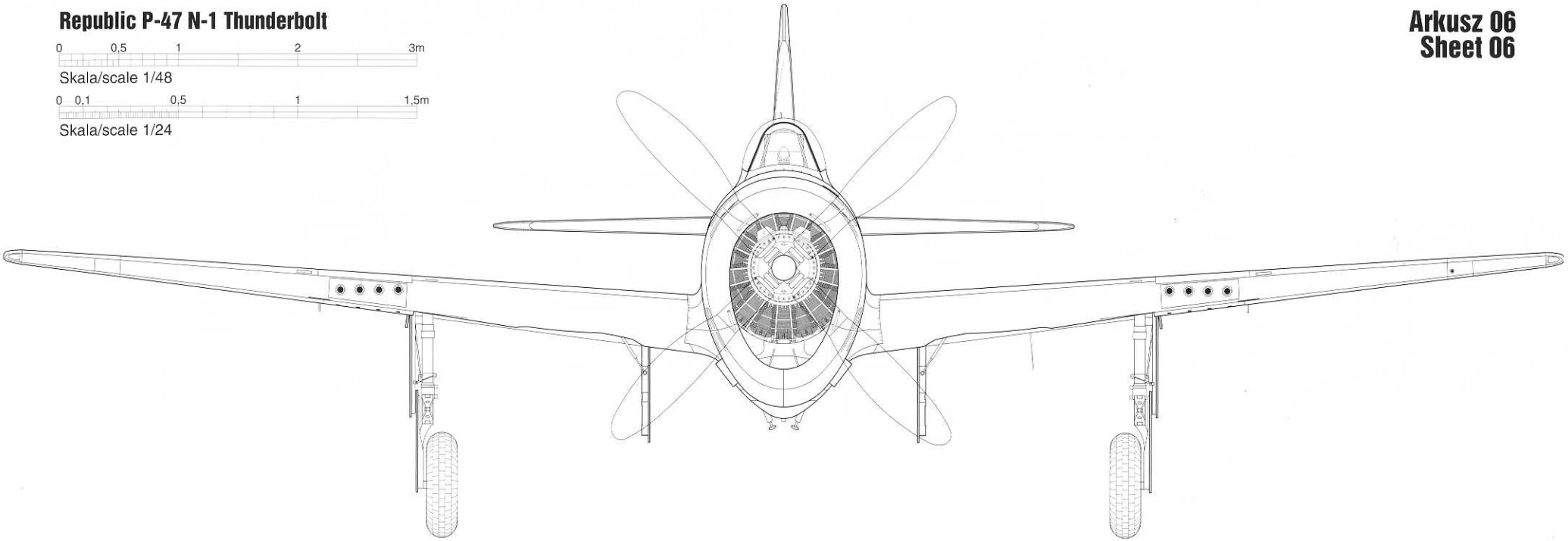
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

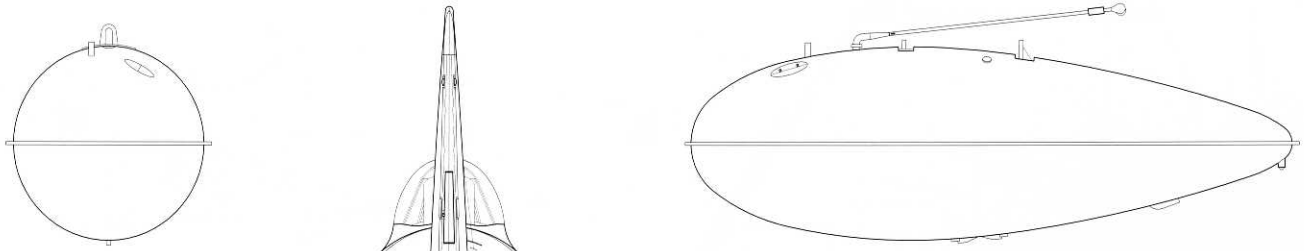
0 0,1 0,5 1 1,5m

Skala/scale 1/24

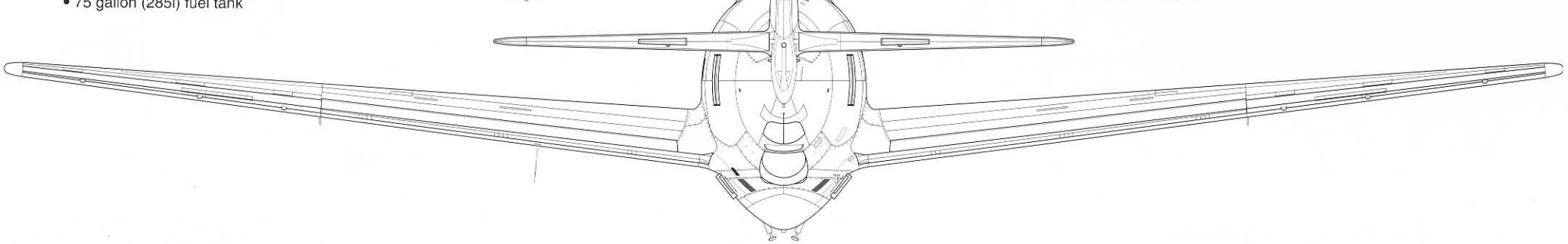
Arkusz 06
Sheet 06



- Republic P-47 N-1 (pominięto zaczepy podskrzydłowe), widok z przodu
- Republic P-47 N-1 (underwing racks omitted), front view



- Podwieszany zbiornik 75 gal. (285l)
- 75 gallon (285l) fuel tank



- Republic P-47 N-1 (pominięto zaczepy podskrzydłowe), widok z tyłu
- Republic P-47 N-1 (underwing racks omitted), rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

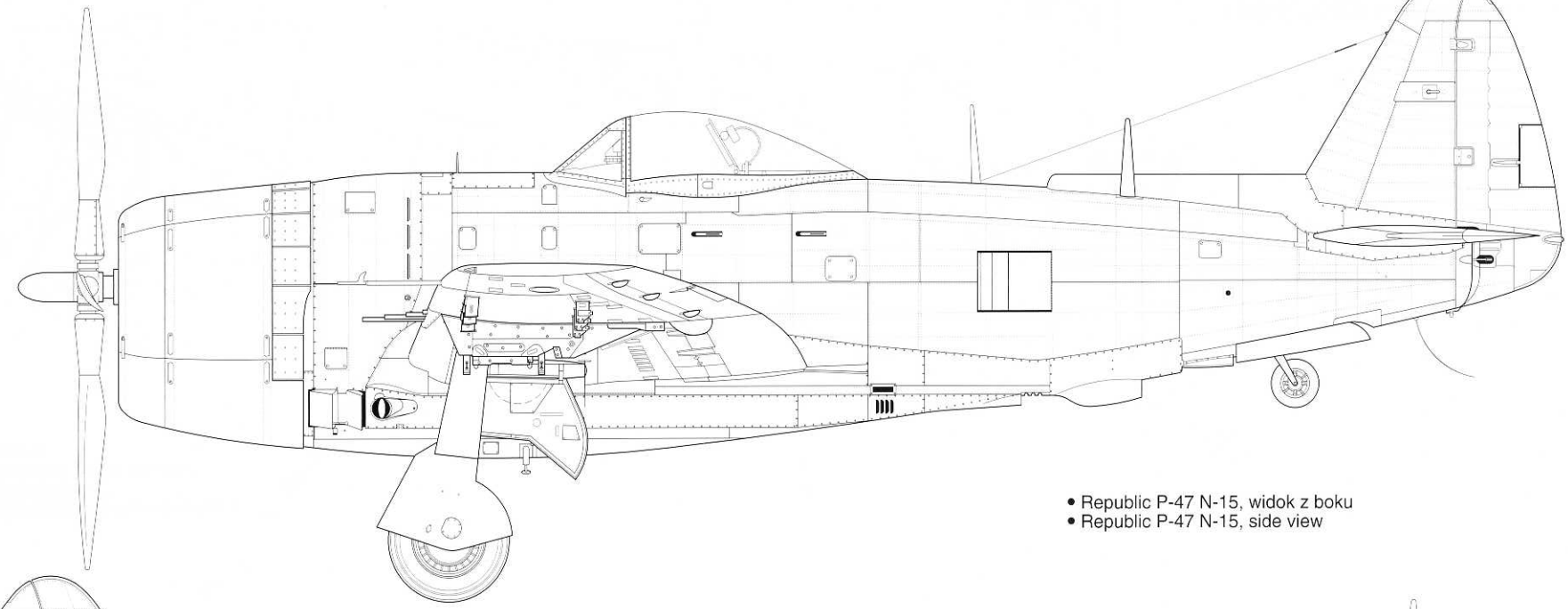
KAGERO

Skala/scale: 1/48, 1/24

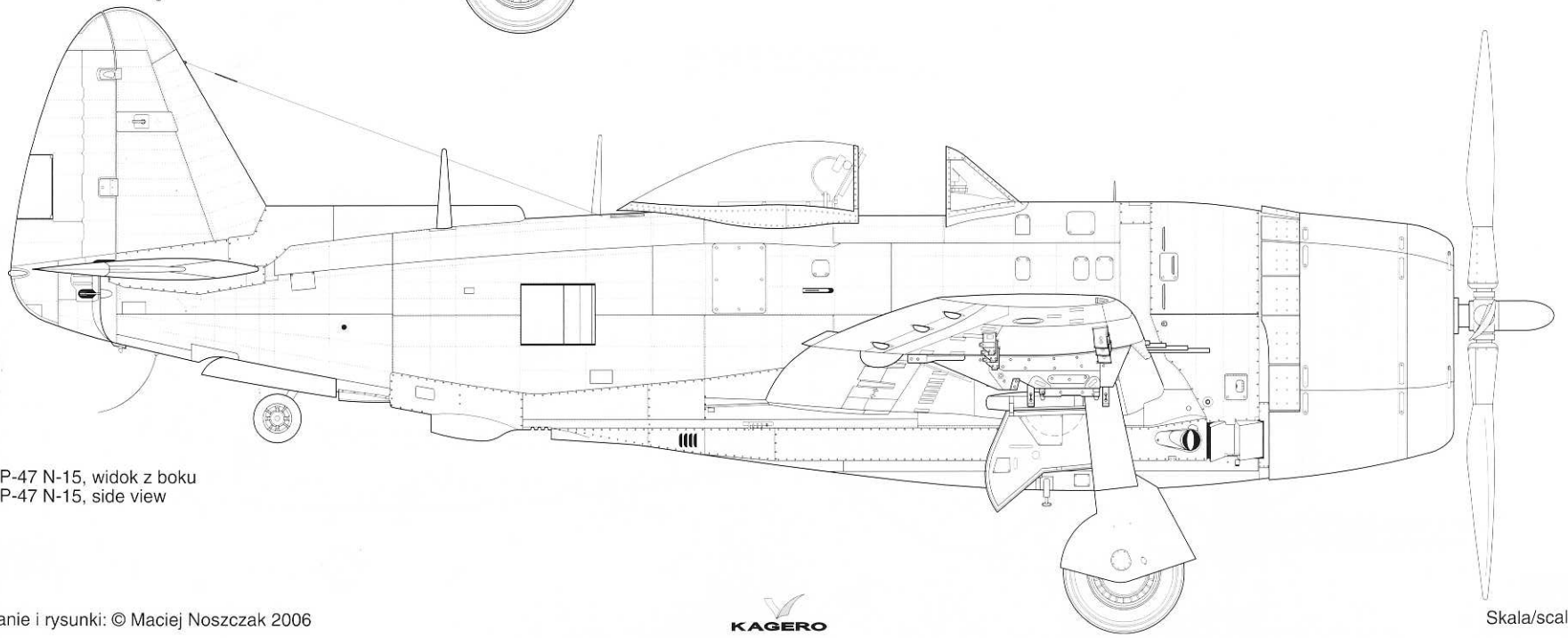
Republic P-47 N-15 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 N-15, widok z boku
• Republic P-47 N-15, side view



• Republic P-47 N-15, widok z boku
• Republic P-47 N-15, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

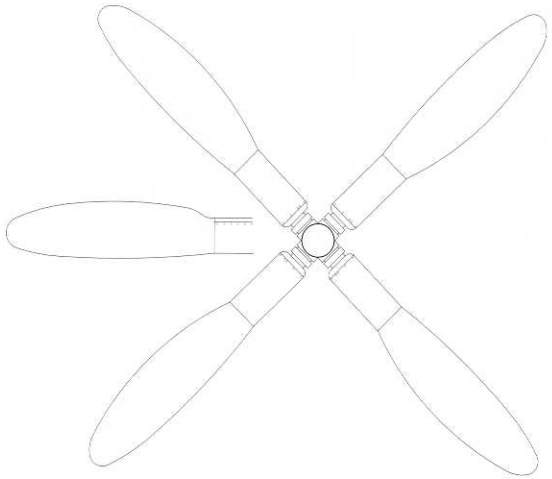
Skala/scale: 1/48

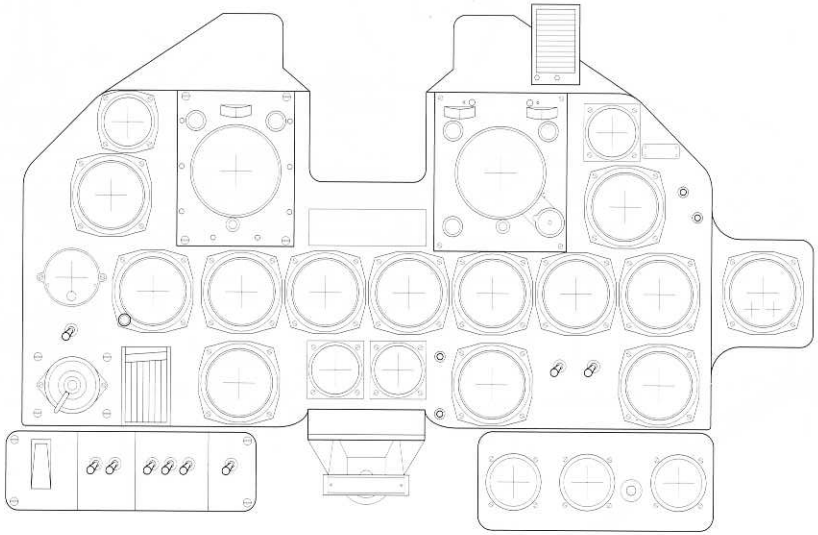
Republic P-47 N-15 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

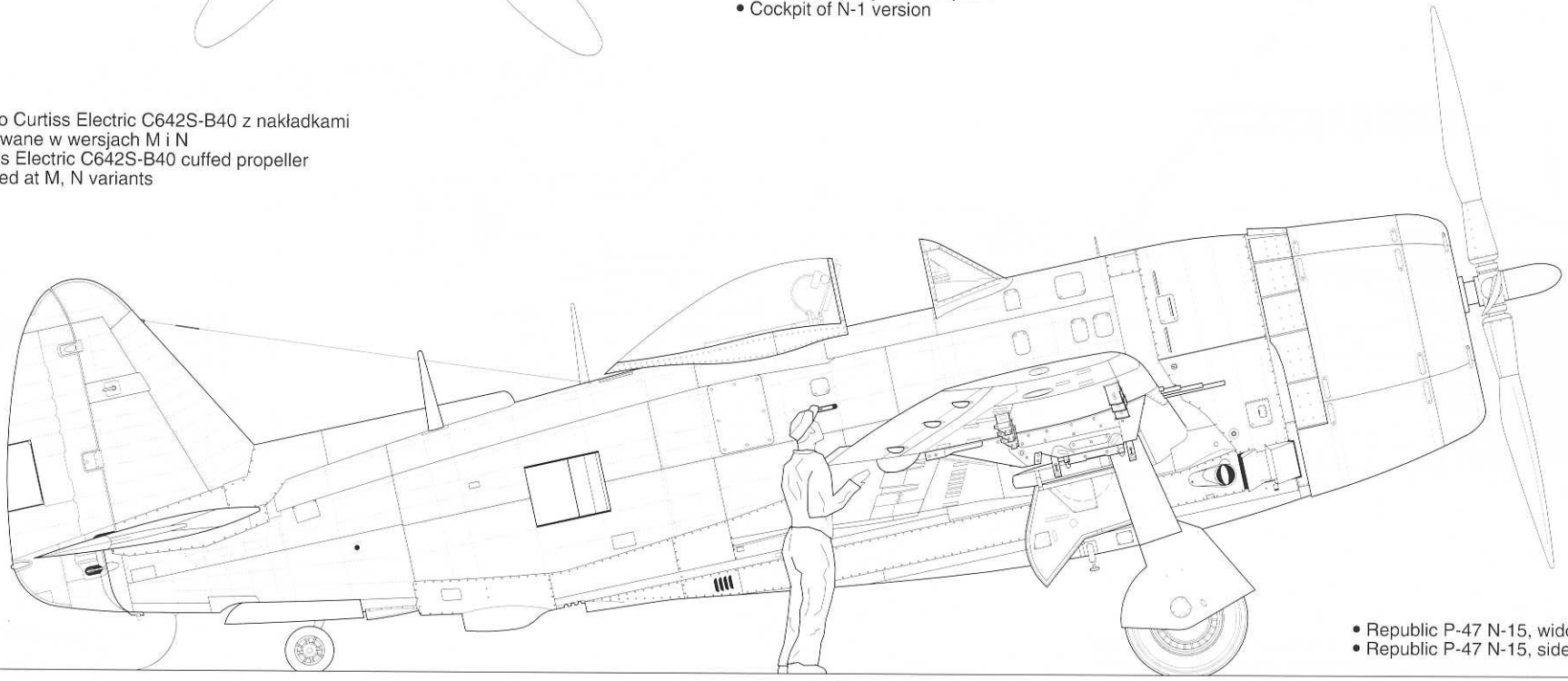
Arkusz 08
Sheet 08





- Tablica przyrządów wersji N-1
- Cockpit of N-1 version

- Śmigło Curtiss Electric C642S-B40 z nakładkami
  Stosowane w wersjach M i N
- Curtiss Electric C642S-B40 cuffed propeller
  As used at M, N variants



- Republic P-47 N-15, widok z boku
- Republic P-47 N-15, side view

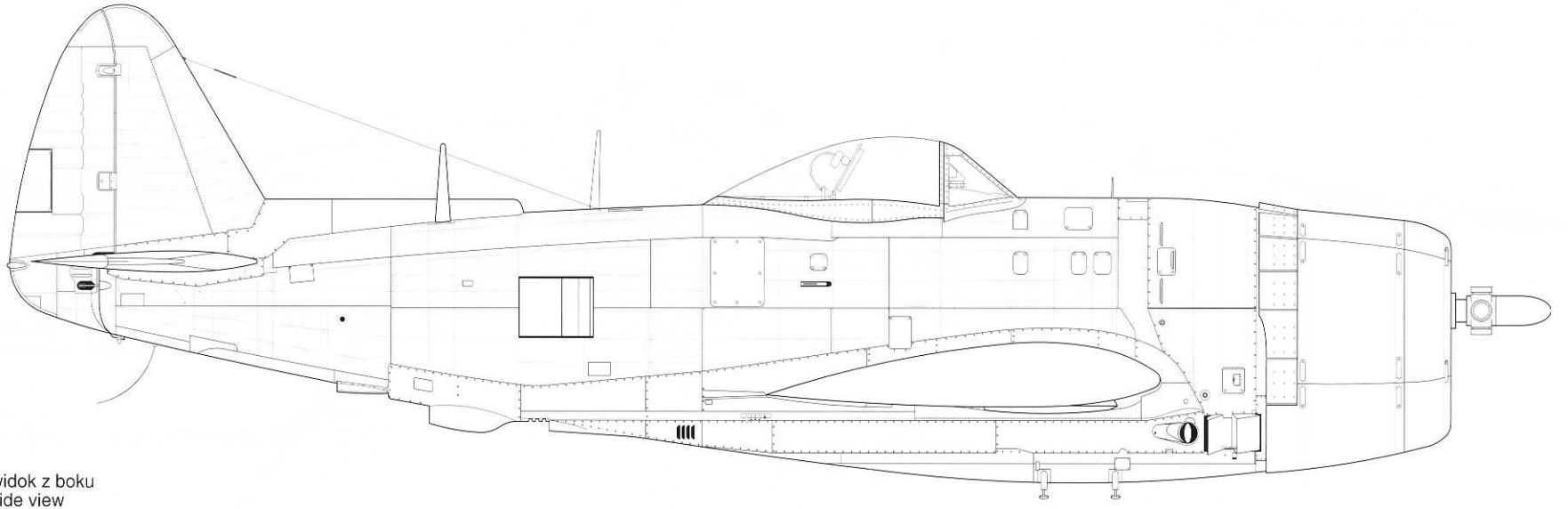
Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

Republic P-47 N-15 Thunderbolt

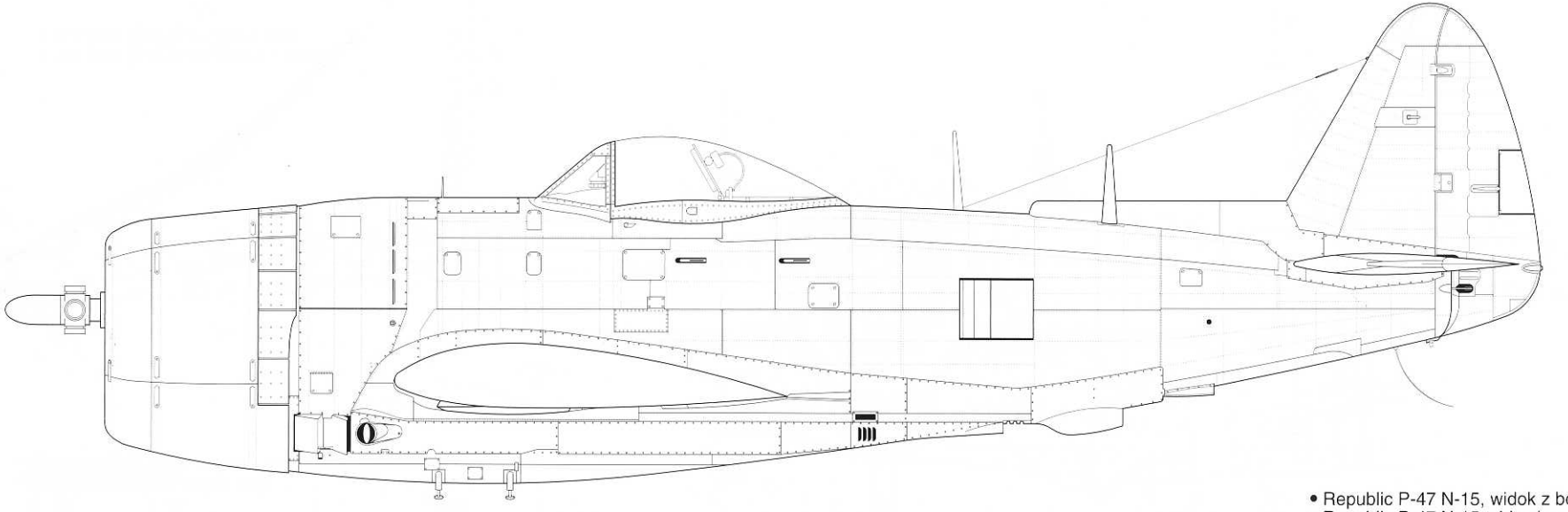
Arkusz 09
Sheet 09

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48



• Republic P-47 N-15, widok z boku
• Republic P-47 N-15, side view



• Republic P-47 N-15, widok z boku
• Republic P-47 N-15, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/48

Republic P-47 N-15 Thunderbolt

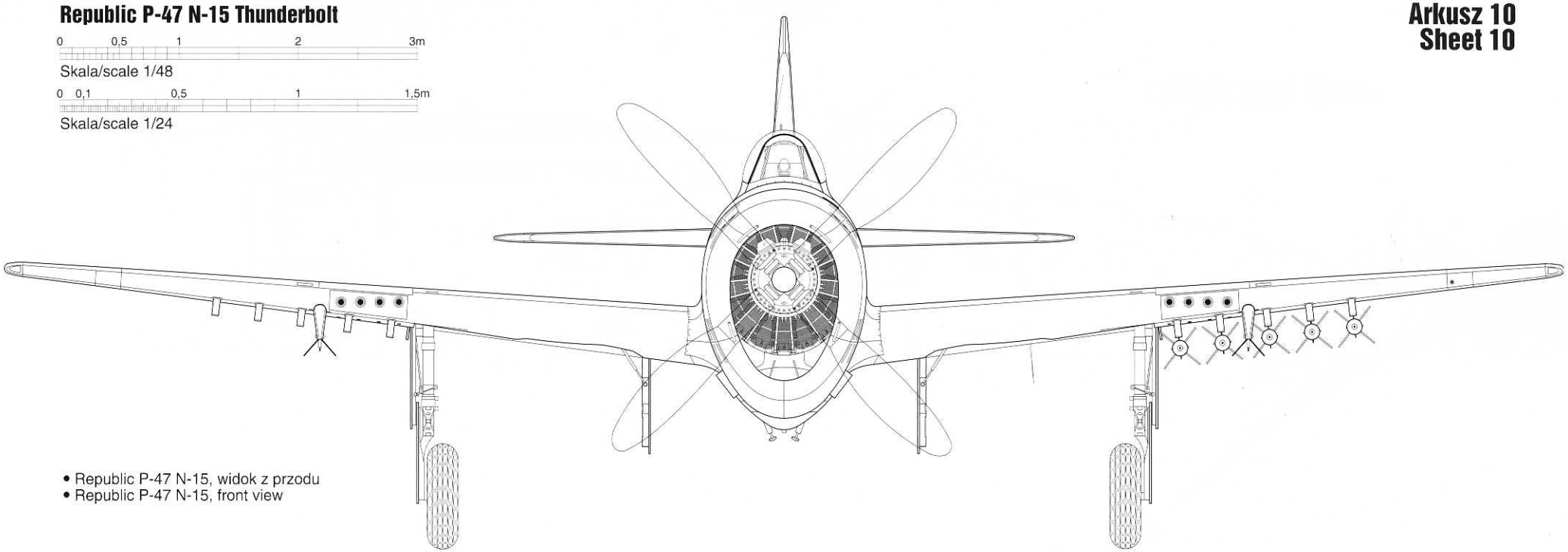
Arkusz 10
Sheet 10

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

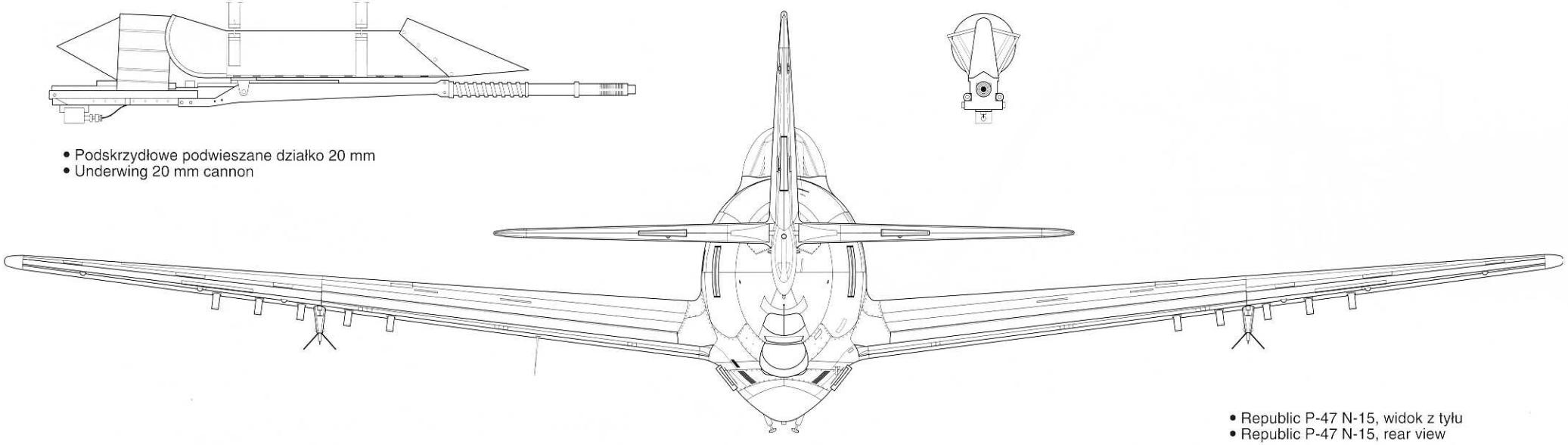
0 0,1 0,5 1 1,5m

Skala/scale 1/24



• Republic P-47 N-15, widok z przodu
• Republic P-47 N-15, front view

• Podskrzydłowe podwieszane działko 20 mm
• Underwing 20 mm cannon



• Republic P-47 N-15, widok z tyłu
• Republic P-47 N-15, rear view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

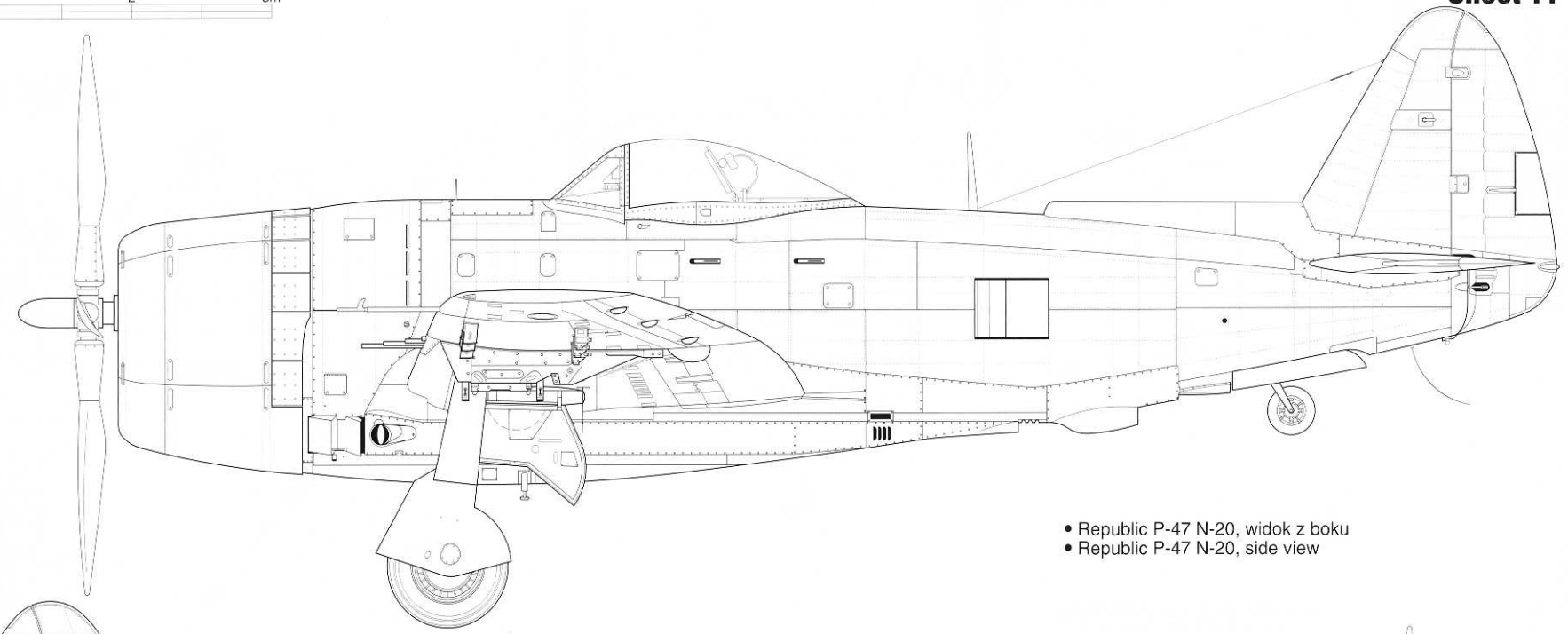
Skala/scale: 1/48, 1/24

Republic P-47 N-20 Thunderbolt

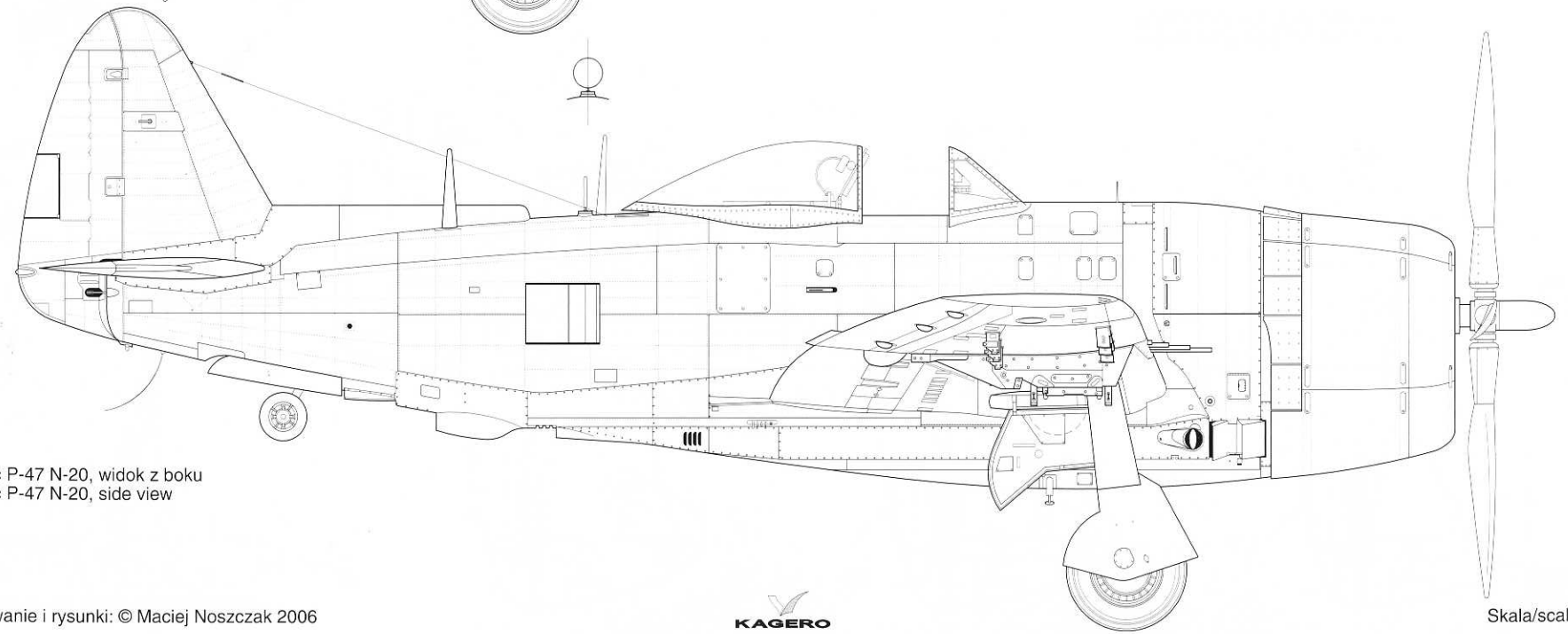
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 11
Sheet 11



• Republic P-47 N-20, widok z boku
• Republic P-47 N-20, side view



• Republic P-47 N-20, widok z boku
• Republic P-47 N-20, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

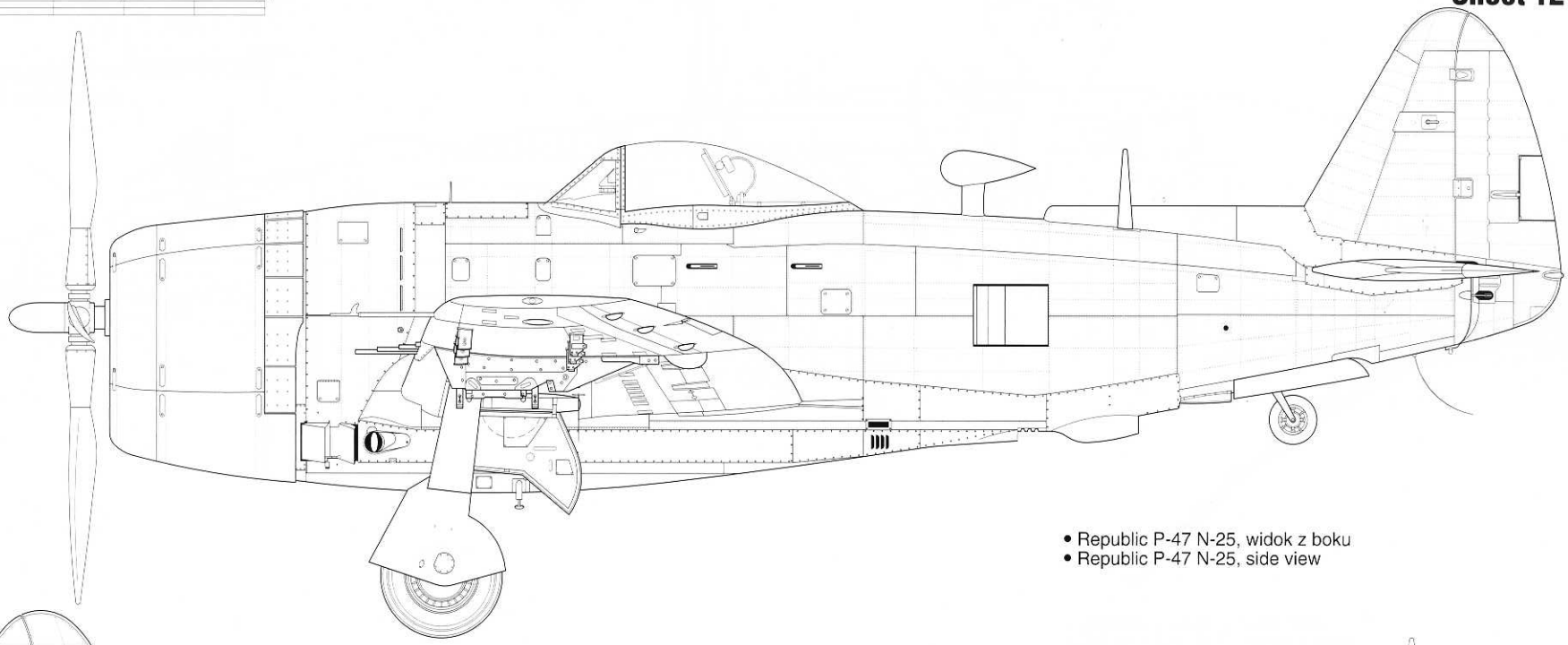
Skala/scale: 1/48

Republic P-47 N-25 Thunderbolt

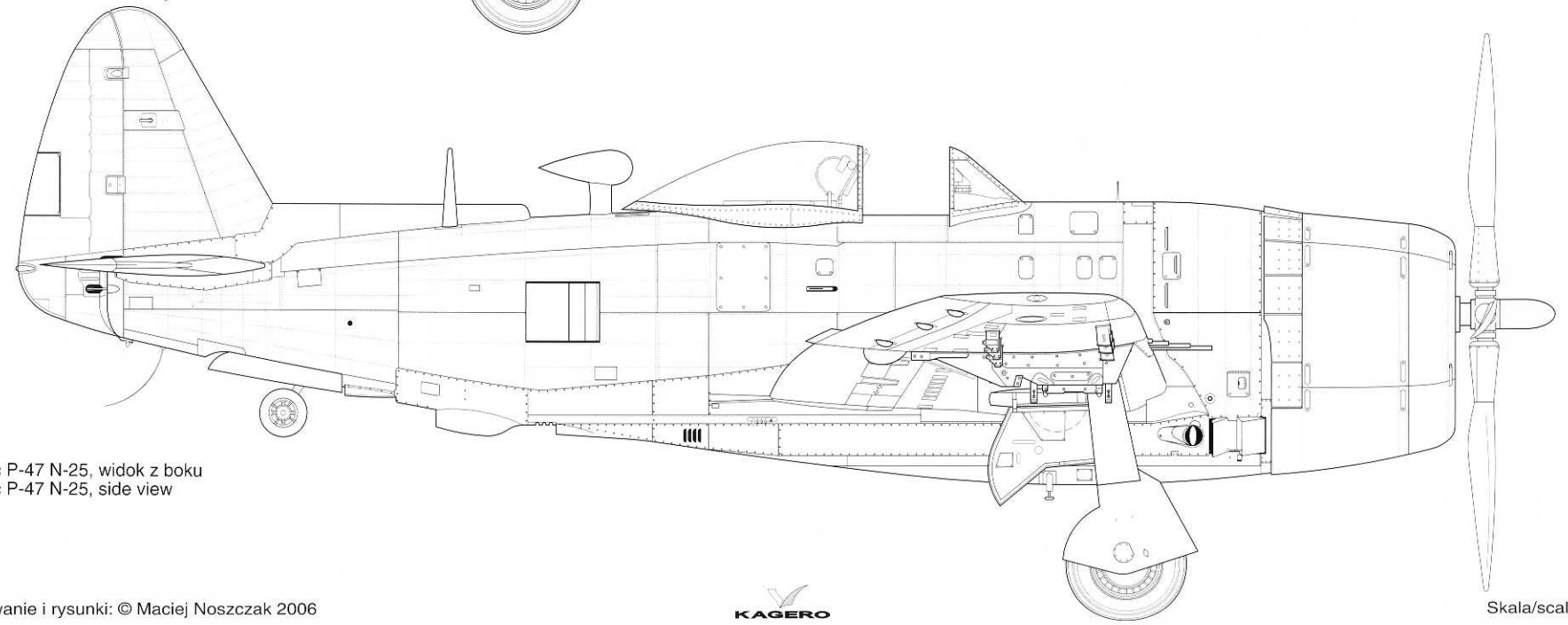
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz 12
Sheet 12



• Republic P-47 N-25, widok z boku
• Republic P-47 N-25, side view



• Republic P-47 N-25, widok z boku
• Republic P-47 N-25, side view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/48

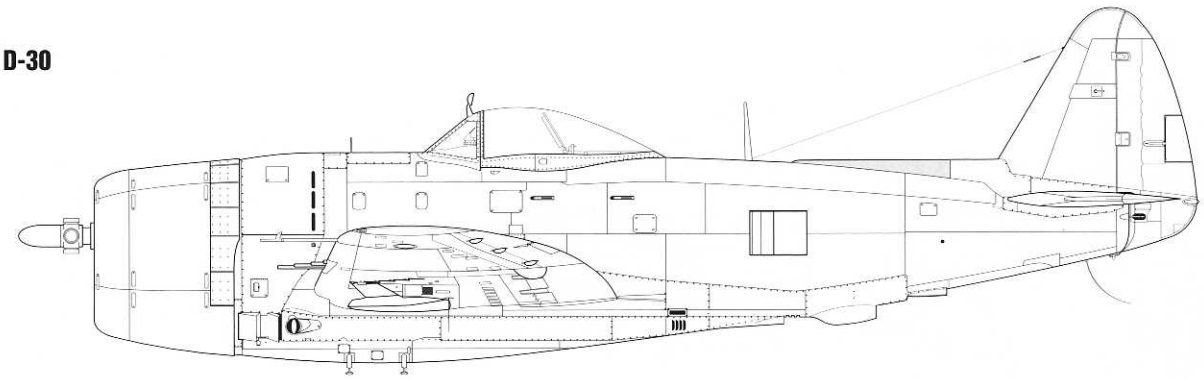
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, specification of external changes

Arkusz 13
Sheet 13

0 0,5 1 2 3 4 4,5

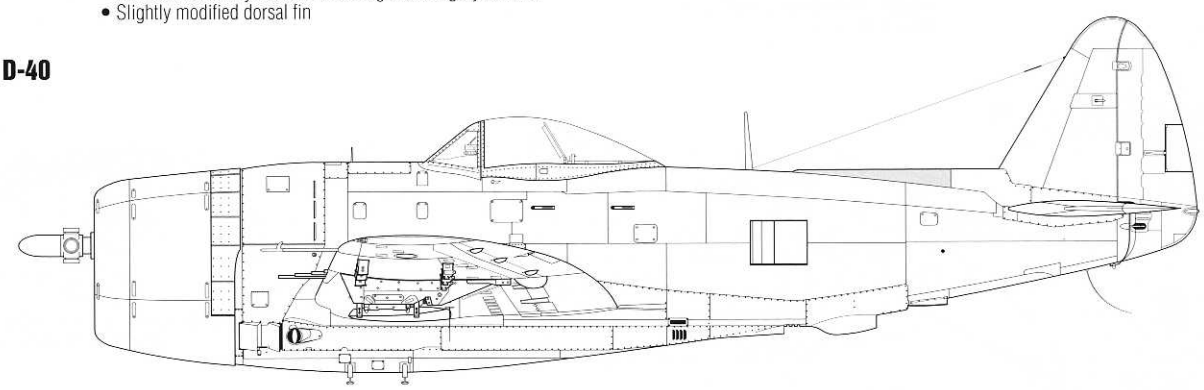
Skala/scale 1/72

Republic P-47 D-30



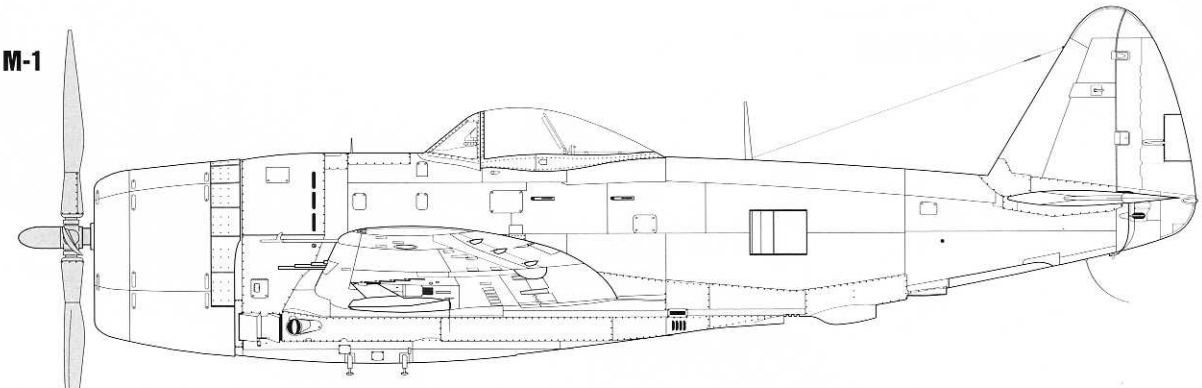
- Nieznacznie zmodyfikowana listwa ogonowa z góry kadłuba
- Slightly modified dorsal fin

Republic P-47 D-40

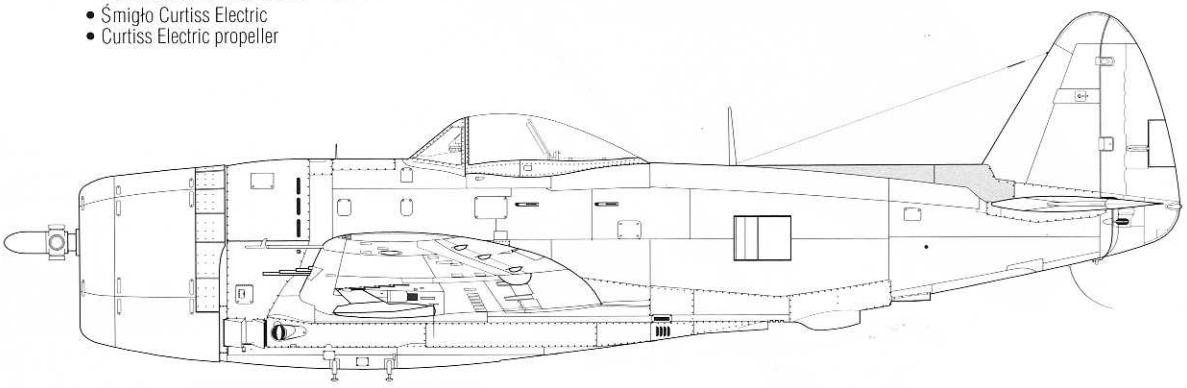


- Nieznacznie zmodyfikowana listwa ogonowa z góry kadłuba
- Slightly modified dorsal fin

Republic P-47 M-1



- Brak zewnętrznych zmian w stosunku do wersji D-30
- No changes in comparison to D-30 ver.
- Śmigło Curtiss Electric
- Curtiss Electric propeller



- Przedłużona listwa ogonowa z góry kadłuba
- Extended dorsal fin added

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/72

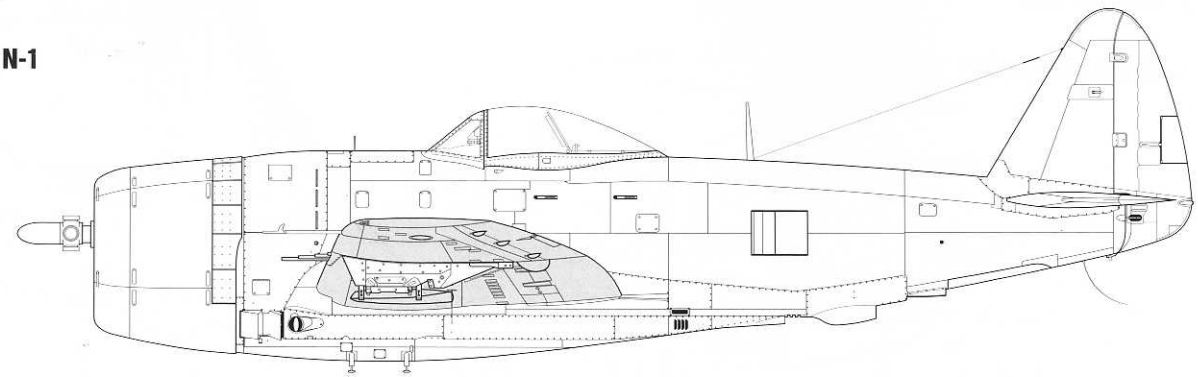
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, specification of external changes

Arkusz 14
Sheet 14

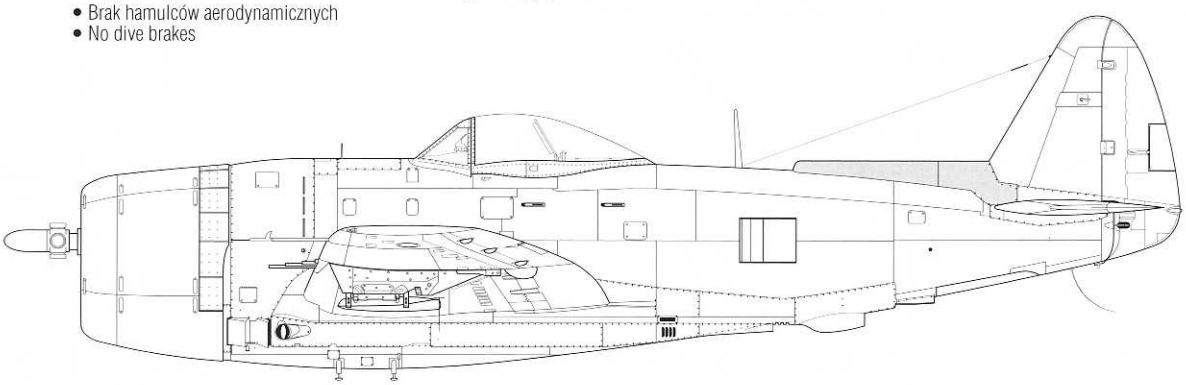
0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72

Republic P-47 N-1

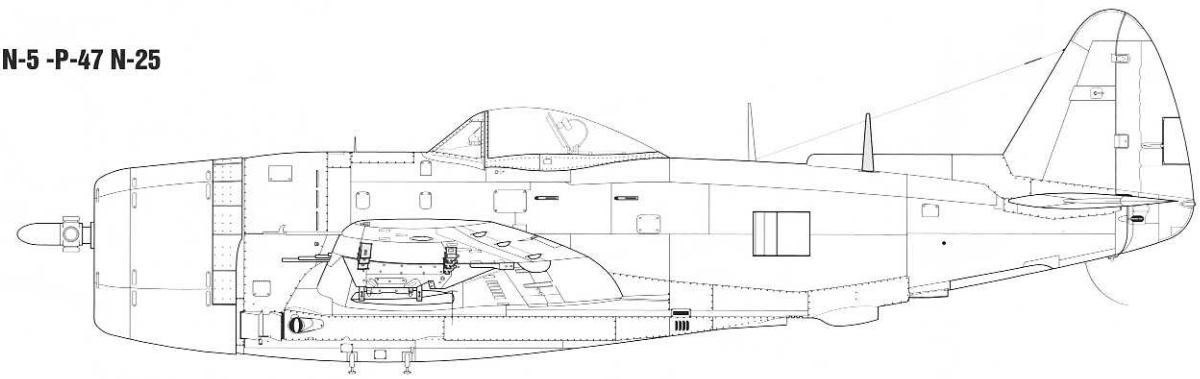


- Zwiększona rozpiętość skrzydeł
- Bigger wingspan
- Brak hamulców aerodynamicznych
- No dive brakes
- Zmienione końcówki skrzydeł
- Redesigned wing tips

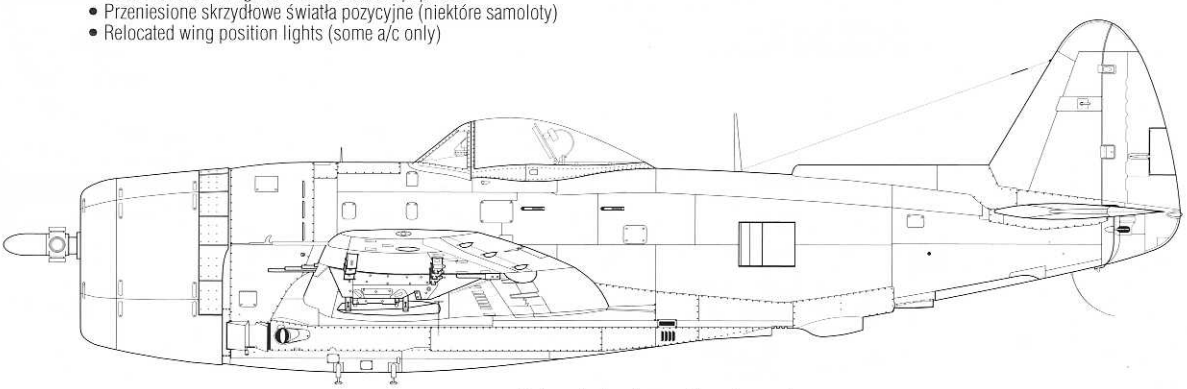


- Powiększona listwa ogonowa z góry kadłuba
- Bigger dorsal fin

Republic P-47 N-5 -P-47 N-25



- 10 rakietowych zaczepów podskrzydłowych montowanych standardowo
- 10 rocket underwing racks as standard equipment
- Przeniesione skrzydłowe światła pozycyjne (niektóre samoloty)
- Relocated wing position lights (some a/c only)
- Dodatkowe anteny montowane w ogonie samolotu (niektóre egz.)
- Additional antenna masts (some a/c only)



- Brak podwójnych masztów antenowych
- No double antenna masts

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

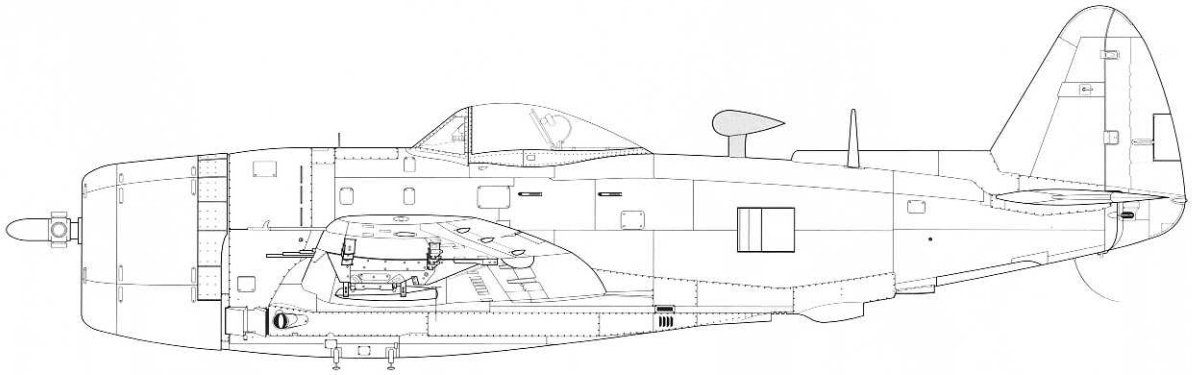
Skala/scale: 1/72

Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, specification of external changes

Arkusz 15
Sheet 15

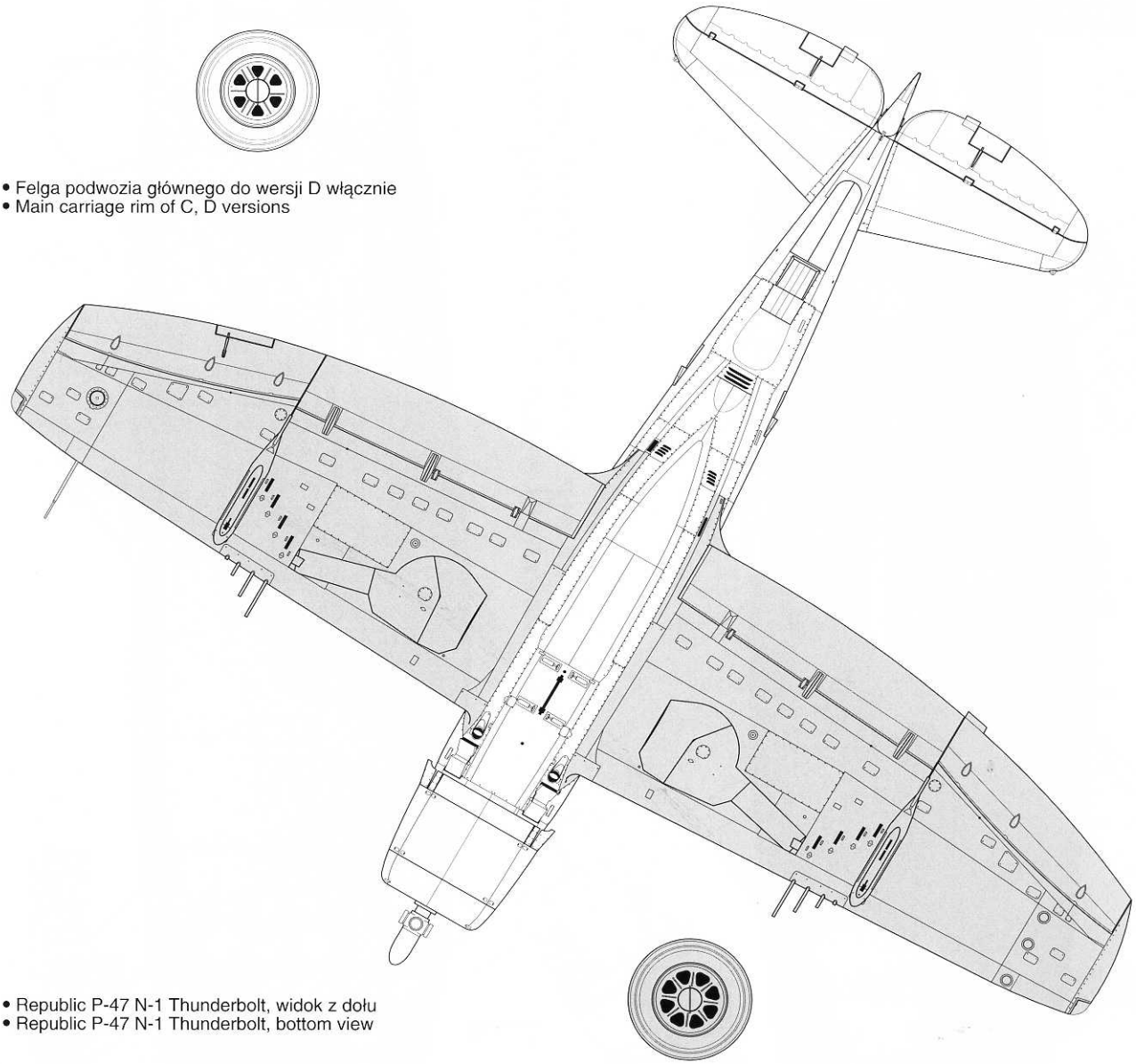
0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72



• Antena radiokompasu w osłonie aerodynamicznej
• Streamlined fairing of radiocompass antenna

• Felga podwozia głównego do wersji D włącznie
• Main carriage rim of C, D versions



• Republic P-47 N-1 Thunderbolt, widok z dołu
• Republic P-47 N-1 Thunderbolt, bottom view

• Felga podwozia głównego wersji M i N
• Main carriage rim of M, N versions

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

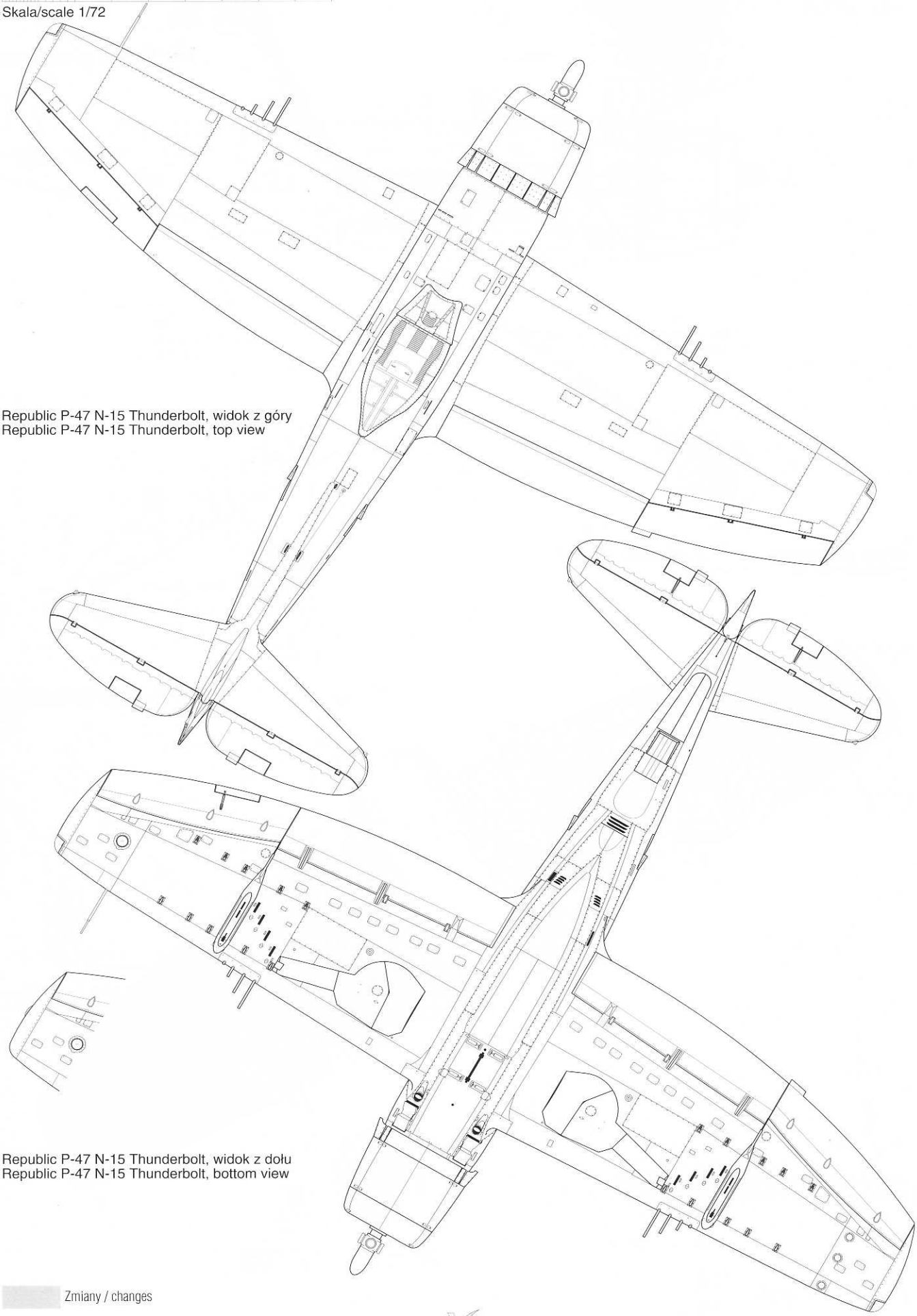
Skala/scale: 1/72, 1/48

Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, wykaz zmian zewnętrznych w wersjach samolotu
Republic P-47 M-1 - P-47 N-25, specification of external changes

Arkusz 16
Sheet 16

0 0,5 1 2 3 4 4,5

Skala/scale 1/72



- Republic P-47 N-15 Thunderbolt, widok z góry
- Republic P-47 N-15 Thunderbolt, top view

- Republic P-47 N-15 Thunderbolt, widok z dołu
- Republic P-47 N-15 Thunderbolt, bottom view

Zmiany / changes

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

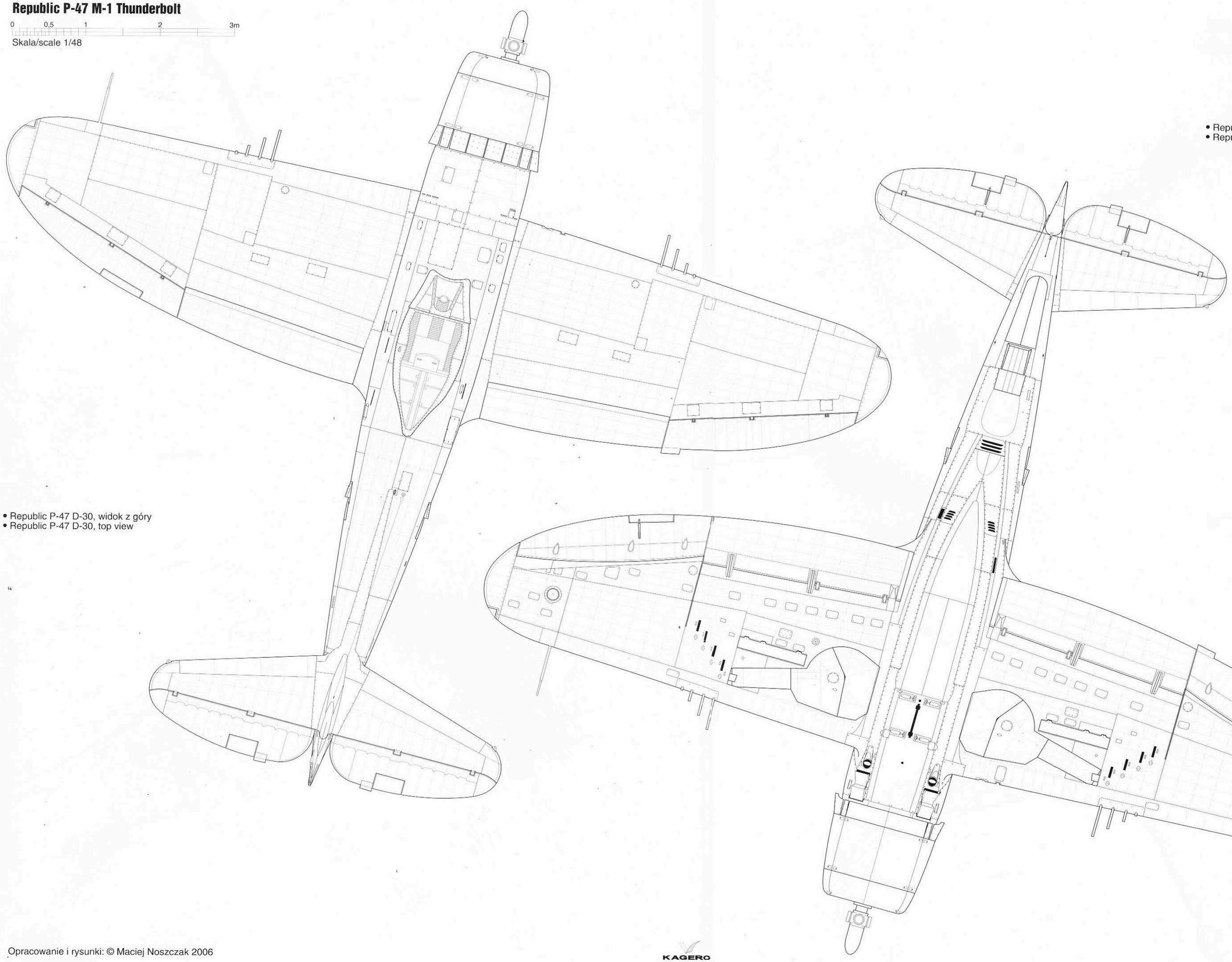
Skala/scale: 1/72

Republic P-47 M-1 Thunderbolt

0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz A
Sheet A



• Republic P-47 D-30, widok z dołu
• Republic P-47 D-30, bottom view

• Republic P-47 D-30, widok z góry
• Republic P-47 D-30, top view

Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

Skala/scale: 1/48

Republic P-47 N-15 Thunderbolt

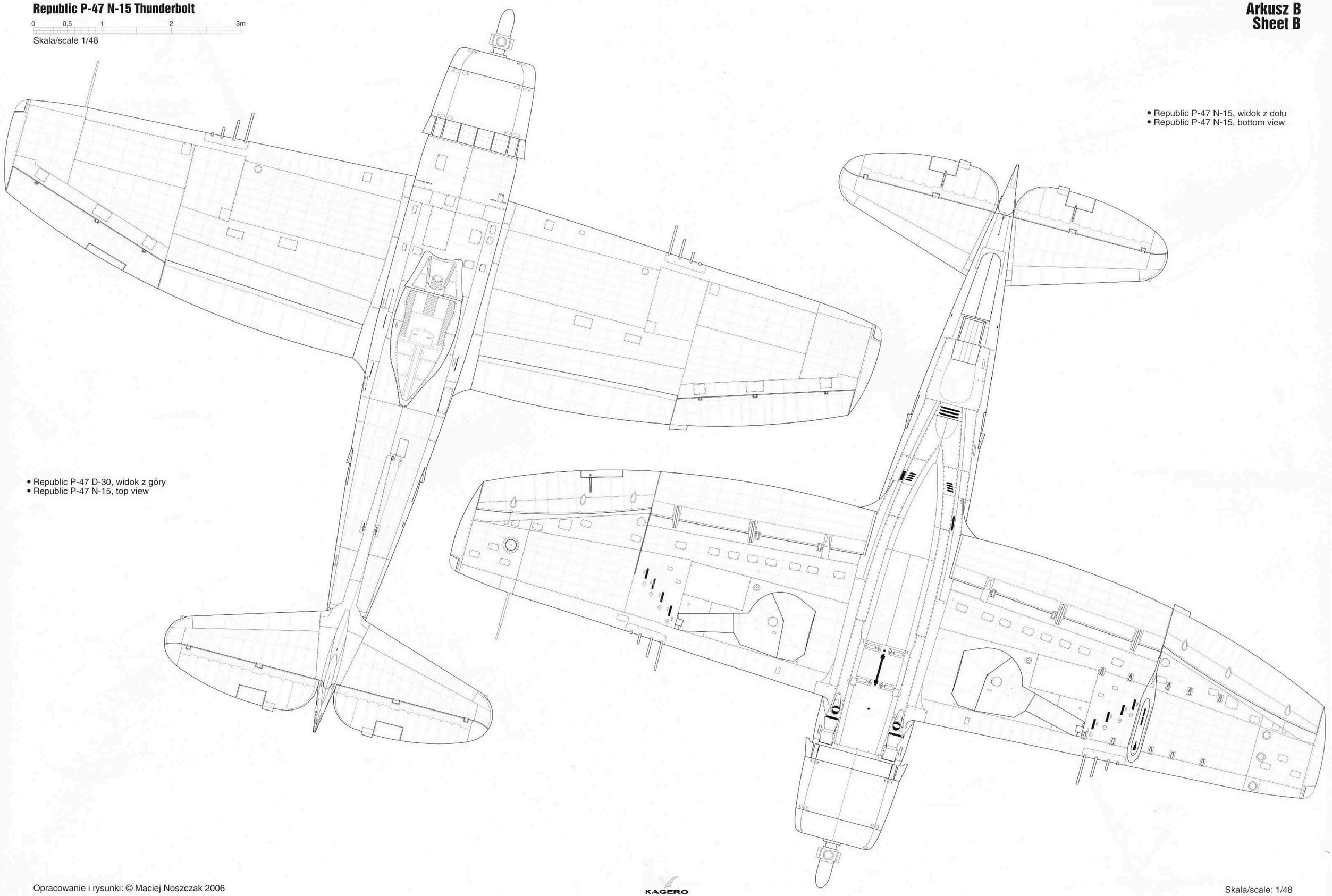
0 0,5 1 2 3m

Skala/scale 1/48

Arkusz B
Sheet B

• Republic P-47 N-15, widok z dołu
• Republic P-47 N-15, bottom view

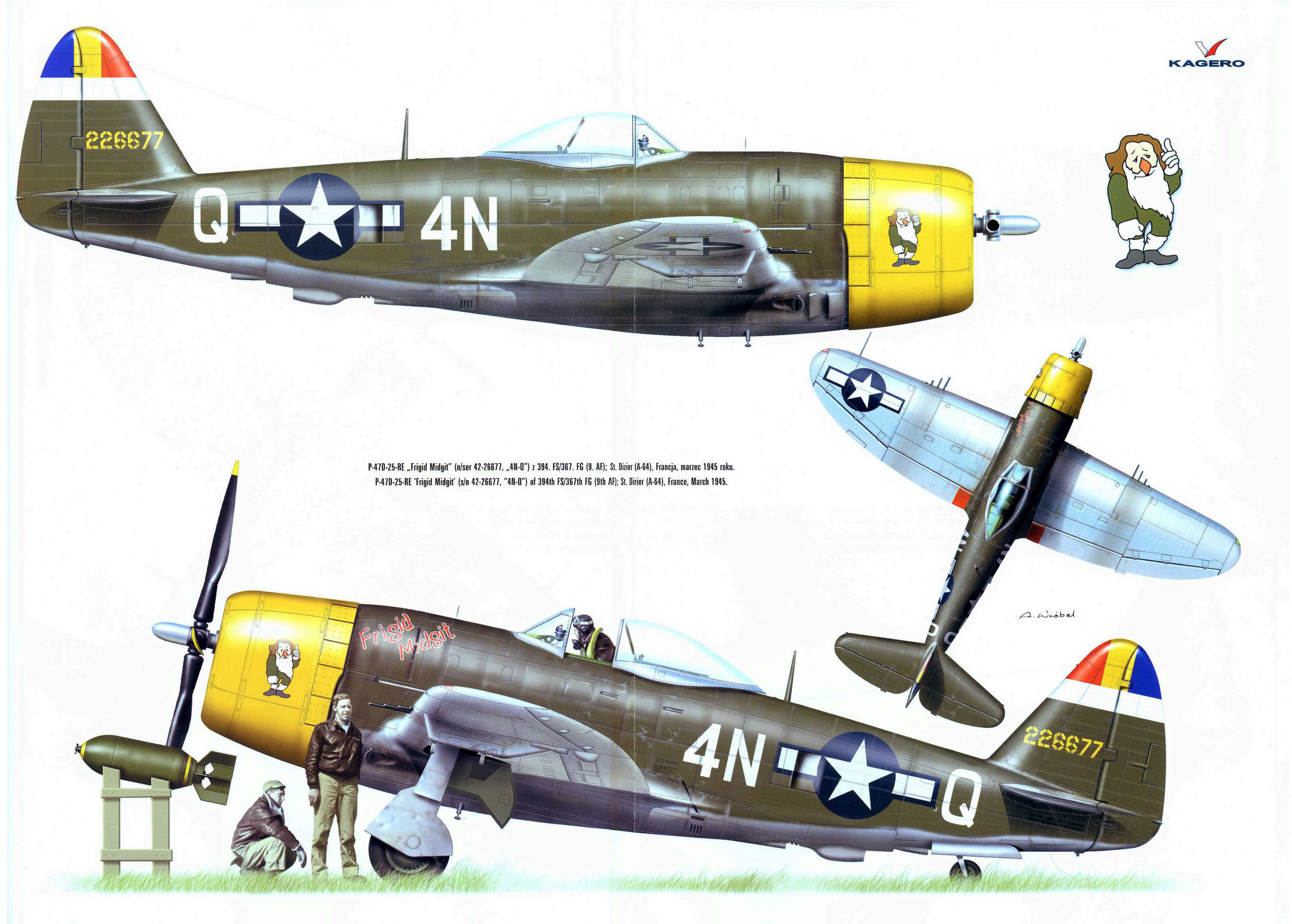
• Republic P-47 D-30, widok z góry
• Republic P-47 N-15, top view



Opracowanie i rysunki: © Maciej Noszczak 2006

KAGERO

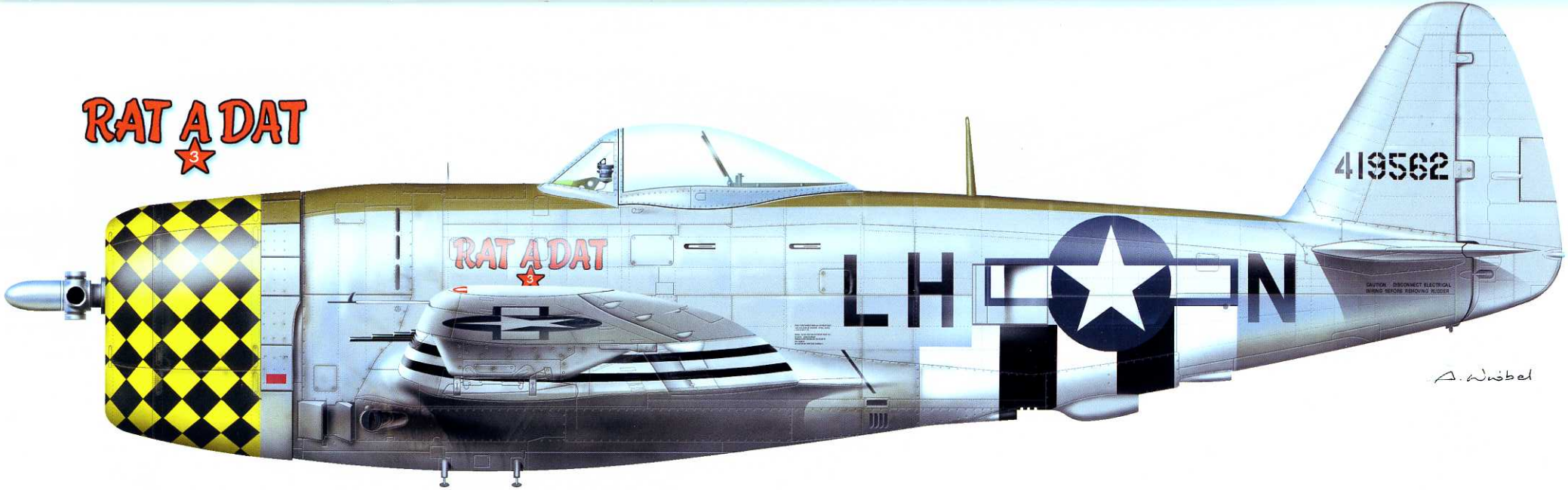
Skala/scale: 1/48



P-47D-25-RE „Frigid Midgit" (n/ser 42-26677, „4N-Q") z 394. FS/367. FG (9. AF); St. Dizier (A-64), Francja, marzec 1945 roku.
P-47D-25-RE 'Frigid Midgit' (s/n 42-26677, "4N-Q") of 394th FS/367th FG (9th AF); St. Dizier (A-64), France, March 1945.

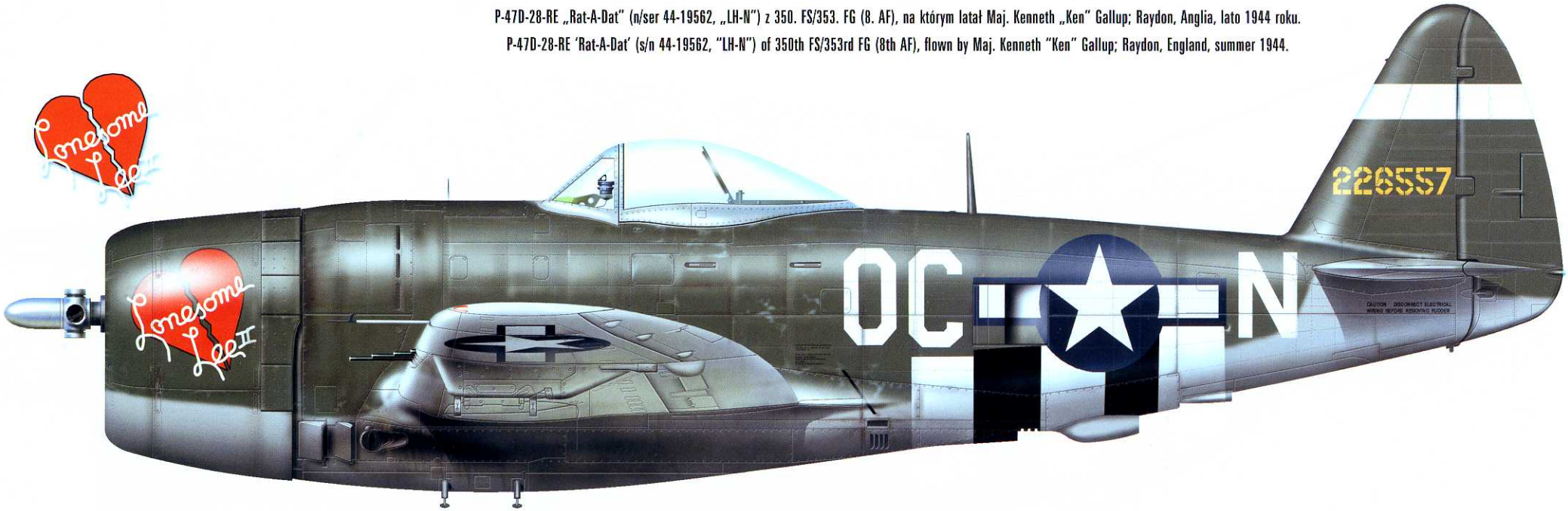
P-47D-25-RE (n/ser 42-26418, „HV-A") z 61. FS/56. FG (8. AF), na którym latał Lt. Col. Francis „Gabby" Gabreski. Samolot lądował przymusowo po zderzeniu z ziemią w czasie ataku na lotnisko w Bassenheim 20 lipca 1944 roku (MACR 6843); Gabreski dostał się do niewoli.

P-47D-25-RE (s/n 42-26418, "HV-A") of 61st FS/56th FG (8th AF), flown by Lt. Col. Francis "Gabby" Gabreski. The aircraft crash-landed after its propeller scrapped the ground during a strafing run at Bassenheim airfield on 20th July 1944 (MACR 6843); Gabreski was captured and made a POW.



P-47D-28-RE „Rat-A-Dat" (n/ser 44-19562, „LH-N") z 350. FS/353. FG (8. AF), na którym latał Maj. Kenneth „Ken" Gallup; Raydon, Anglia, lato 1944 roku.

P-47D-28-RE 'Rat-A-Dat' (s/n 44-19562, "LH-N") of 350th FS/353rd FG (8th AF), flown by Maj. Kenneth "Ken" Gallup; Raydon, England, summer 1944.

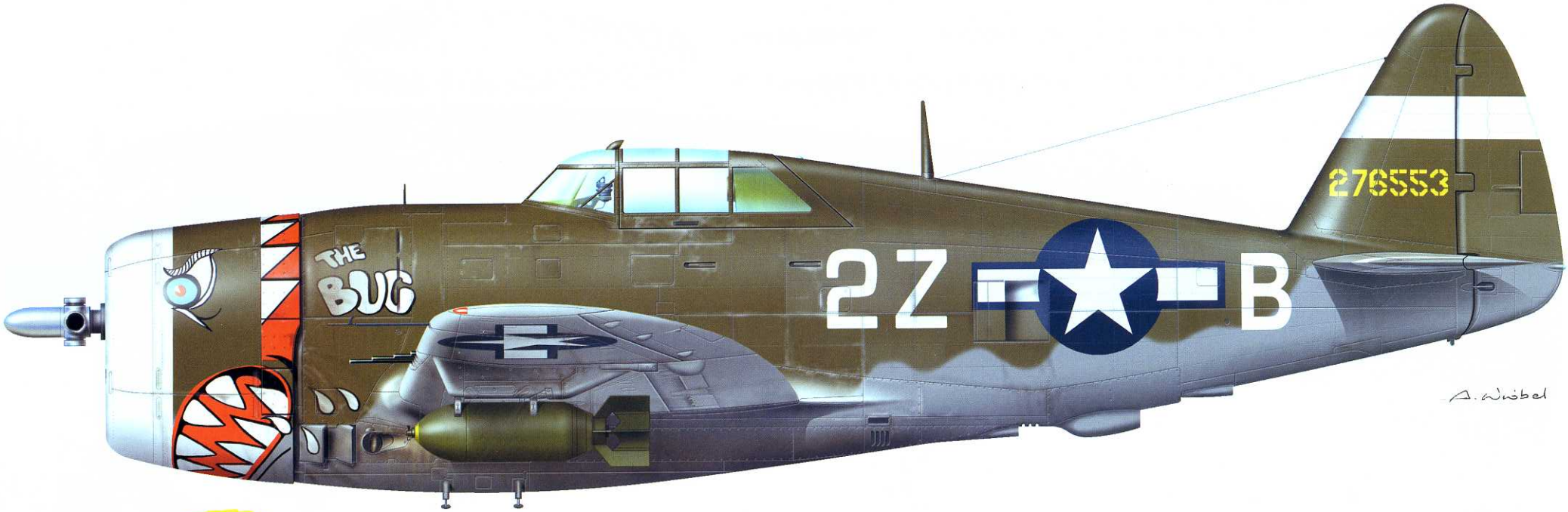


P-47D-25-RE „Lonesome Lee II" (n/ser 42-26557, „OC-N") z 359. FS/356. FG (8. AF), pilot Cpt. James B. Griswold; East Wretham, Anglia, lato 1944 roku.

P-47D-25-RE 'Lonesome Lee II' (s/n 42-26557, "OC-N") of 359th FS/356th FG (8th AF), flown by Cpt. James B. Griswold,; East Wretham, England, summer 1944.

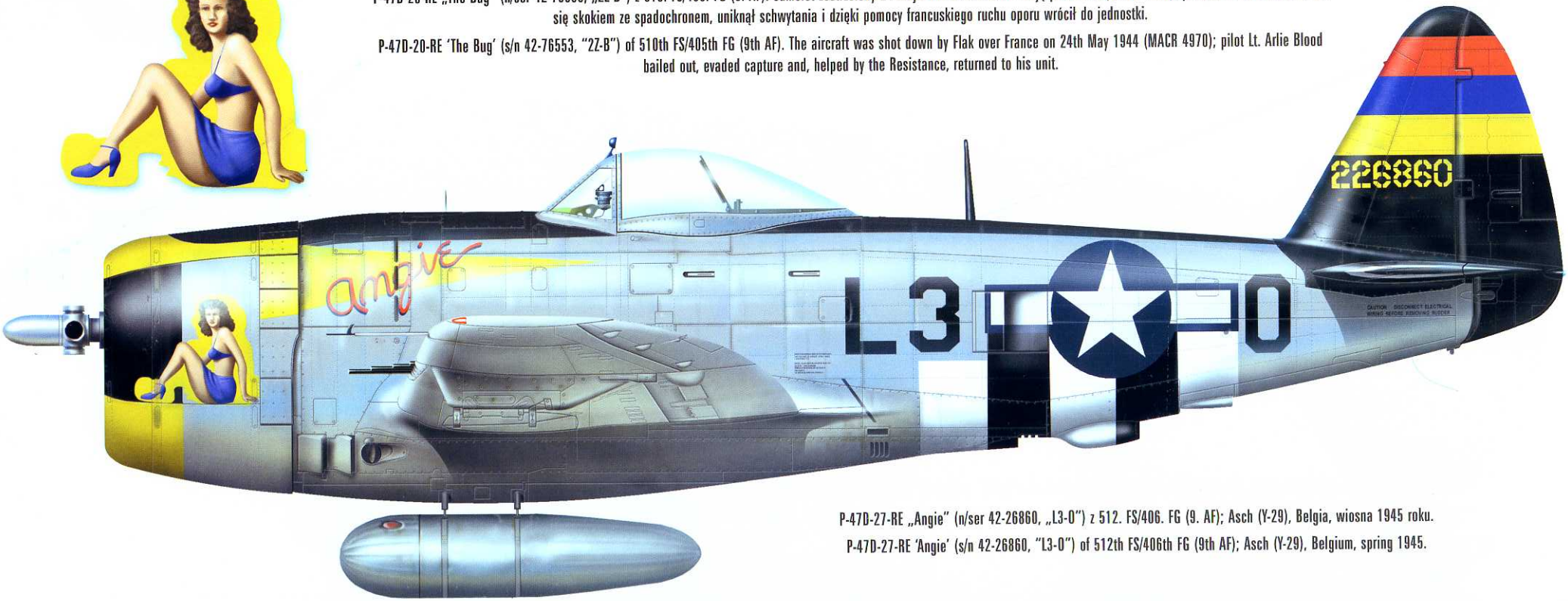
P-47D-30-RA „Always Marge!" (n/ser 44-33211, „9Q-U") z 404. FS/371. FG (9. AF); Metz (Y-34), Francja, kwiecień 1945 roku.
P-47D-30-RA 'Always Marge!' (s/n 44-33211, "9Q-U") of 404th FS/371st FG (9th AF); Metz (Y-34), France, April 1945.

P-47-D-25-RE „Rae" (n/ser 42-26465, „4K-R") z 506. FS/404. FG (9. AF), który pilotował dowódca 506. FS Maj. Harold „Hal" Shook; Juvincourt (A-68), Francja, jesień 1944 roku.
P-47-D-25-RE 'Rae' (s/n 42-26465, "4K-R") of 506th FS/404th FG (9th AF), flown by CO of 506th FS Maj. Harold "Hal" Shook; Juvincourt (A-68), France, autumn 1944.



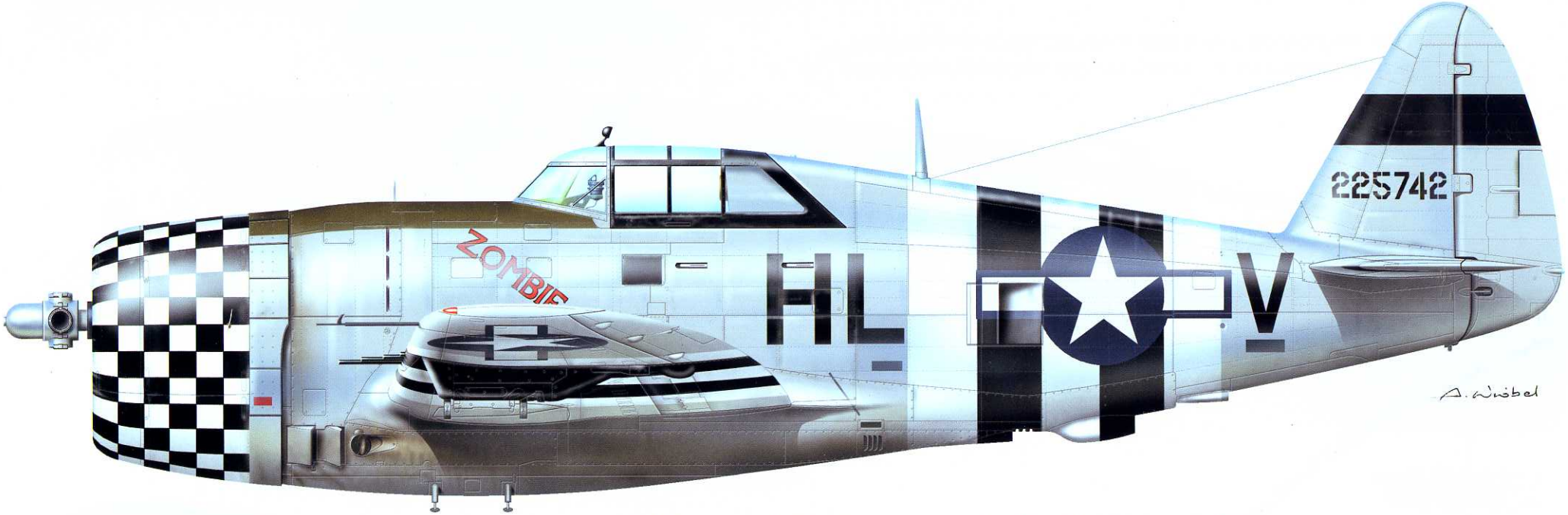
P-47D-20-RE „The Bug" (n/ser 42-76553, „2Z-B") z 510. FS/405. FG (9. AF). Samolot zestrzelony 24 maja 1944 roku nad Francją przez Flak (MACR 4970); pilot Lt. Arlie Blood ratował się skokiem ze spadochronem, uniknął schwytania i dzięki pomocy francuskiego ruchu oporu wrócił do jednostki.

P-47D-20-RE 'The Bug' (s/n 42-76553, "2Z-B") of 510th FS/405th FG (9th AF). The aircraft was shot down by Flak over France on 24th May 1944 (MACR 4970); pilot Lt. Arlie Blood bailed out, evaded capture and, helped by the Resistance, returned to his unit.



P-47D-27-RE „Angie" (n/ser 42-26860, „L3-O") z 512. FS/406. FG (9. AF); Asch (Y-29), Belgia, wiosna 1945 roku.

P-47D-27-RE 'Angie' (s/n 42-26860, "L3-O") of 512th FS/406th FG (9th AF); Asch (Y-29), Belgium, spring 1945.

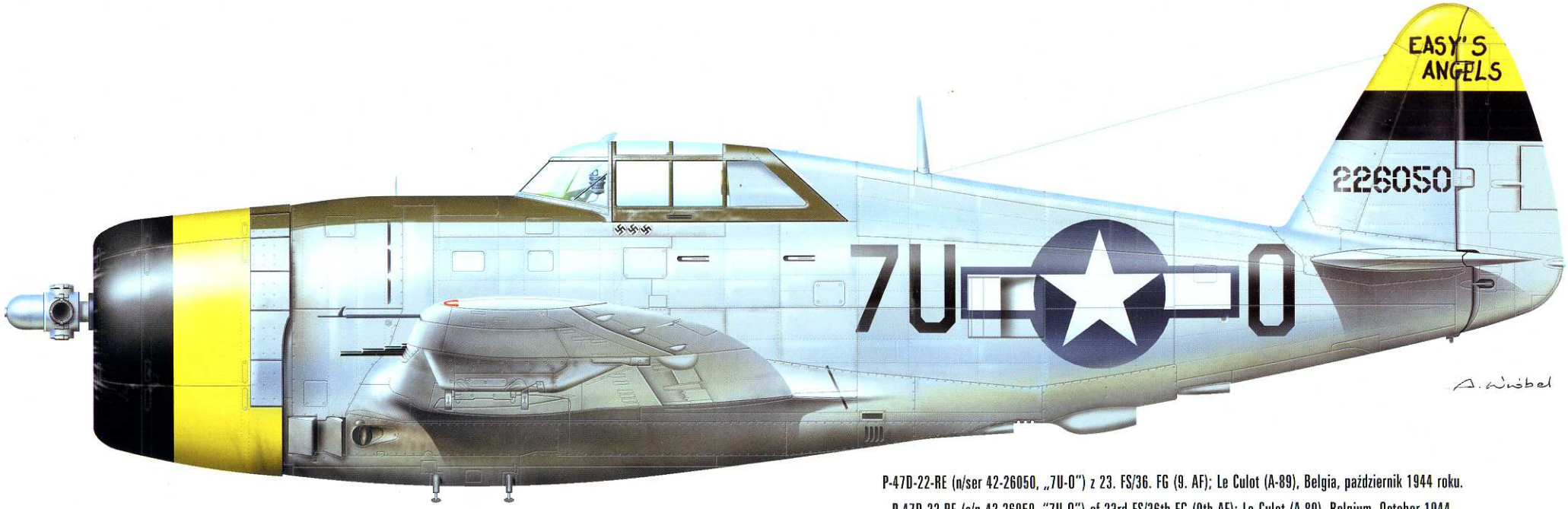


P-47D-22-RE „Zombie" (n/ser 42-25742, „HL-V") w oznakowaniu 83. FS/78. FG (8. AF); Duxford, Anglia, czerwiec 1944 roku.

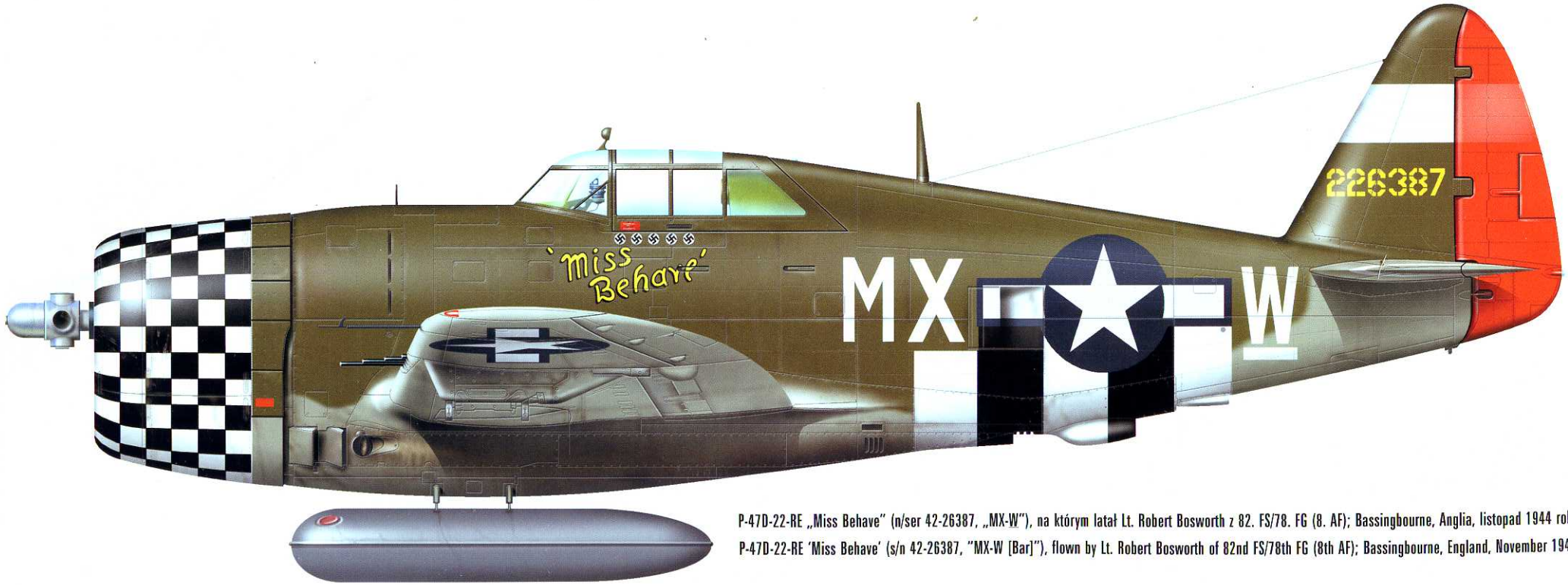
P-47D-22-RE 'Zombie' (s/n 42-25742, "HL-V") of 83rd FS / 78th FG (8th AF); Duxford, England, June 1944.

P-47D-16-RE „Touch of Texas" (n/ser 42-76076, „2Z-M") z 510. FS/405. FG (9. AF), który pilotował Lt. Charles D. Mohrle; St. Dizier (A-64), Francja, październik 1944 roku.

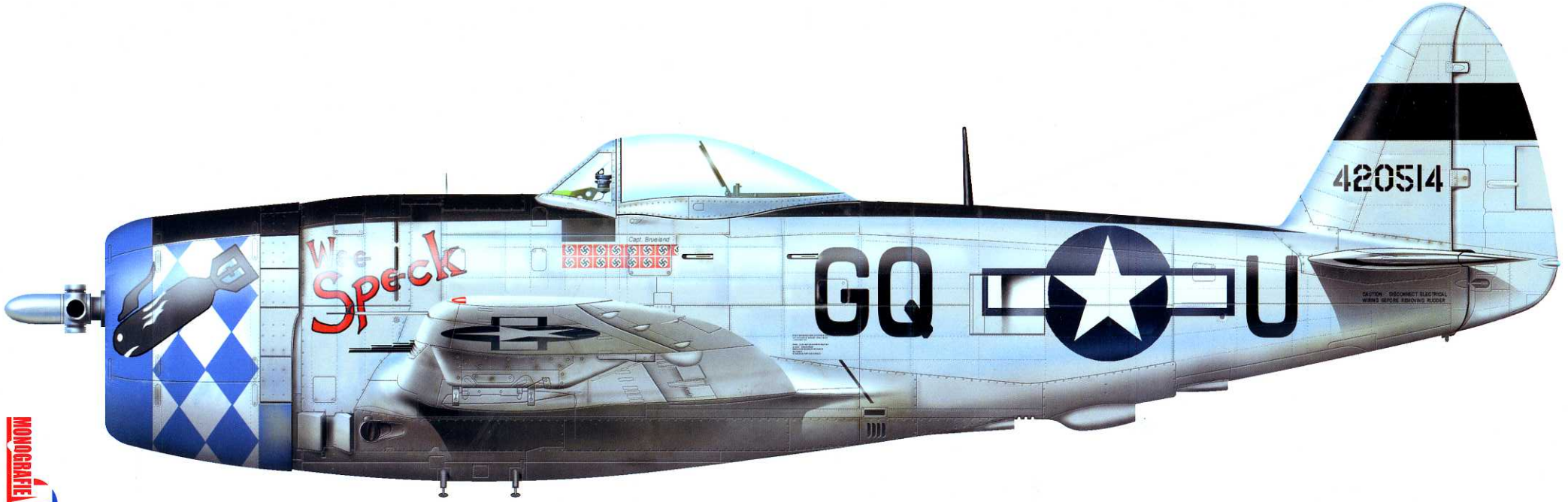
P-47D-16-RE 'Touch of Texas' (s/n 42-76076, "2Z-M") of 510th FS/405th FG (9th AF), flown by Lt. Charles D. Mohrle; St. Dizier (A-64), France, October 1944.



P-47D-22-RE (n/ser 42-26050, „7U-O") z 23. FS/36. FG (9. AF); Le Culot (A-89), Belgia, październik 1944 roku.
P-47D-22-RE (s/n 42-26050, "7U-O") of 23rd FS/36th FG (9th AF); Le Culot (A-89), Belgium, October 1944.



P-47D-22-RE „Miss Behave" (n/ser 42-26387, „MX-W"), na którym latał Lt. Robert Bosworth z 82. FS/78. FG (8. AF); Bassingbourne, Anglia, listopad 1944 roku.
P-47D-22-RE 'Miss Behave' (s/n 42-26387, "MX-W [Bar]"), flown by Lt. Robert Bosworth of 82nd FS/78th FG (8th AF); Bassingbourne, England, November 1944.



P-47D-30-RE „Wee Speck" (n/ser 44-20514, „GQ-U") z 355. FS/354. FG (9. AF), na którym latał Cpt. Lowell Brueland; Rosiéres-en-Haye (A-98), Francja, grudzień 1944 roku.

P-47D-30-RE 'Wee Speck' (s/n 44-20514, "GQ-U") of 355th FS/354th FG (9th AF), flown by Cpt. Lowell Brueland; Rosiéres-en-Haye (A-98), France, December 1944.

P-47D-25-RE „Hairless Joe" (n/ser 42-26641, „LM-S") dowódcy 56. FG (8. AF) Col. Davida Schillinga; Boxted, Anglia, grudzień 1944.

P-47D-25-RE 'Hairless Joe' (s/n 42-26641, "LM-S") flown by the CO of 56th FG (8th AF) Col. David Schilling; Boxted, England, December 1944.

MONOGRAFIE LOTNICZE MONOGRAPHS
ISBN 83-60445-07-9